

GUÍA COMPLETA DE ROAD SAFETY™ DE NETS



MAYO DE 2014

**Para empleadores con flotas grandes o
pequeñas y programas ROAD SAFETY
nuevos, en desarrollo o avanzados**

Elaborada por
la Red de Empleadores para la Seguridad Vial
en favor del
Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020



ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	2
ALCANCE Y USO	4
MÉTRICAS, CASO EMPRESARIAL Y MEJORA CONTINUA	6
DEFINICIONES	9
APÉNDICE A	
REQUISITOS DE GESTIÓN DE SEGURIDAD VIAL.....	12
APÉNDICE A1.1: Estructura Organizativa De Seguridad Vial De Ejemplo	22
APÉNDICE A1.2: Gráfico Organizativo De Seguridad Vial Y Modelo De Gestión De Seguridad Vial De Ejemplo	24
APÉNDICE A2: Procedimiento De Investigación De Incidentes De Ejemplo.....	25
APÉNDICE B	
APÉNDICE B1: Política Sobre El Uso Del Teléfono Móvil De Ejemplo	31
APÉNDICE B2: Directriz De Ejemplo Para Los Requisitos De Formación Para La Seguridad Vial	32
APÉNDICE B3: Política Sobre El Consumo De Alcohol Y Drogas De Ejemplo.....	35
APÉNDICE B4: Política Sobre Permisos De Conductores De Ejemplo	36
APÉNDICE B6: Directriz De Ejemplo Para Identificación Y Gestión De Conductores De Alto Riesgo	39
APÉNDICE B7: Ejemplo De Política De Conducción De Vehículos De Dos Ruedas.....	40
APÉNDICE C	
APÉNDICE C1: Gestión De Fatiga Del Conductor	42
APÉNDICE C2: Guía De Gestión Del Viaje.....	51
APÉNDICE C3: Plan De Gestión Del Viaje	53
APÉNDICE D	
APÉNDICE D1: Lista De Verificación De Inspecciones Del Vehículo De Ejemplo	55
APÉNDICE E	
APÉNDICE E1: ANSI/ASSE Z15.1–2012	58

INTRODUCCIÓN

Red de Empleadores para la Seguridad Vial (Network of Employers for Traffic Safety, NETS)

NETS es una defensora de la seguridad vial mundial dirigida por empleadores y está constituida como organización no gubernamental (ONG) sin afán de lucro. Su defensa de la seguridad vial mundial incluye un programa anual comparativo de seguridad de flota en nombre de sus miembros, además de promover el Decenio de Acción para la Seguridad Vial mediante su implicación en el Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial (United Nations Road Safety Collaboration, UNRSC). NETS colabora con el Departamento de Transporte de los Estados Unidos, el Instituto Nacional para la Seguridad y Salud Ocupacional de los Estados Unidos, asociaciones del sector y ONG para llevar a cabo proyectos relacionados con la seguridad vial y promover la seguridad en toda su red. Por último, NETS produce y distribuye anualmente materiales de la campaña Drive Safely Work Week (Semana de viaje seguro al trabajo).

Objetivo

La Guía completa de ROAD SAFETY de NETS se desarrolló como parte de su misión de asistencia a empleadores para fomentar la seguridad vial mundial. El objetivo de este documento es ayudar a los empleadores en varias etapas de desarrollo del programa ROAD SAFETY, incluidas:

- preparación para iniciar un programa ROAD SAFETY;
- en las primeras etapas de desarrollo de políticas y del programa;
- gestión de sistemas e intervenciones de gestión de seguridad vial más maduros.

Agradecimientos

Las fuentes de este documento incluyen el estándar ANSI/ASSE Z15.1–2012, *Safe Practices for Motor Vehicle Operations*; *Land Transportation Safety Recommended Practice* (OGP 365) de la International Association of Oil & Gas Producers; el estándar ISO 39001:2012, *Road traffic safety (RTS) management systems — Requirements with guidance for use*; así como los miembros de la junta directiva y el personal de NETS.

Aviso legal

Esta información se proporciona por gentileza de NETS a sus miembros y también al público general. Se proporciona “tal cual”, sin ninguna representación ni garantía de su exactitud, y ni NETS ni ninguna compañía contribuyente es responsable del contenido o uso de dicha información.

Los requisitos de gestión de seguridad vial que constituyen el cuerpo principal de este documento se basan en el consenso entre los miembros de la junta directiva y el personal de NETS que contribuyeron. Por otro lado, los ejemplos proporcionados en los apéndices no representan necesariamente los puntos de vista de NETS y su personal, compañías miembro y la junta directiva.

Además, puesto que el material de los apéndices se ha extraído de varias fuentes, algunas de las políticas de ejemplo incluidas en ellos pueden ser incoherentes entre sí y con los requisitos de gestión de seguridad vial. Si existieran incoherencias entre los requisitos de gestión de seguridad vial y el material relacionado de los apéndices, las estipulaciones especificadas en los requisitos tendrían prioridad.

Es más, los lectores deben saber que se deben tener en cuenta las condiciones locales a la hora de implementar elementos específicos de las políticas de ejemplo proporcionadas en este documento. Por ejemplo, en general se recomienda un mínimo de 2 segundos como distancia de seguridad, con un aumento de 4 a 8 segundos en caso de mal tiempo. Sin embargo, puede que el mínimo de 2 segundos no sea factible en entornos urbanos congestionados en algunos lugares del mundo y que los 4 a 8 segundos no proporcionen un margen adecuado de seguridad en carreteras o condiciones meteorológicas muy exigentes.

Por último, los temas y las recomendaciones de este documento representan la información más completa y actualizada disponible en el momento de su publicación. Dicho esto, a la hora de interpretar y aplicar las recomendaciones ofrecidas en este documento, los lectores siempre deben tener en cuenta los riesgos emergentes, el entorno de carreteras local, los cambios tecnológicos y los nuevos hallazgos de investigación.

Cumplimiento de la legislación de seguridad vial local, regional, estatal y nacional

Los vehículos alquilados o en propiedad comerciales y no comerciales de una organización deben cumplir, como mínimo, toda la legislación de tráfico y las normativas locales, regionales, estatales y nacionales, así como todos los requisitos normativos establecidos para los vehículos comerciales y no comerciales.

Esta información se proporciona por gentileza de NETS a sus miembros y también al público general. Se proporciona “tal cual”, sin ninguna representación ni garantía de su exactitud, y ni NETS ni ninguna compañía contribuyente es responsable del contenido o uso de dicha información.

ALCANCE Y USO

Este documento está destinado a conductores de vehículos ligeros, medios o pesados propiedad de la compañía o alquilados por esta, y trabajadores y empleados contratados que conduzcan vehículos personales, compartidos, arrendados o alquilados para la actividad de la compañía que realicen más de 5.000 millas/8.000 kilómetros al año. El documento se puede utilizar de diversas formas, incluidas las siguientes:

- Como *manual básico* de compañías en las primeras etapas de desarrollo de un programa ROAD SAFETY. Proporciona una *plantilla* de aquellos elementos que se consideran fundamentales en el desarrollo, la implementación y el mantenimiento de una iniciativa ROAD SAFETY.
- Como *herramienta de auditoría* por empleadores con programas de seguridad de flota vigentes para identificar fallos y oportunidades de mejora en sus programas de seguridad de flota.
- Como plantilla de comparación cuando varias compañías se reúnan para comparar sus programas de seguridad de flota.

Consideraciones organizativas

Los exitosos programas ROAD SAFETY cuentan con recursos, están dirigidos por los líderes y son propiedad de la línea.

1. Los recursos incluyen, entre otros, la financiación para lo siguiente:
 - a. programas de seguridad de conductores (como formación);
 - b. gestión del programa ROAD SAFETY (p. ej., plantilla corporativa o servicios externos);
 - c. tecnología para recopilar métricas.
2. Los ejecutivos con altos cargos/de gestión de área del mundo demuestran compromiso e invierten tiempo, recursos y atención. Defienden el programa ROAD SAFETY y marcan las pautas para aprovechar una cultura que valora la seguridad.
3. “Propiedad de línea” se refiere a los siguientes elementos:
 - a. Cada conductor es responsable de su rendimiento al volante.

-
- b. El superior del conductor también es responsable del rendimiento al volante de su organización y la responsabilidad de los resultados llega hasta los más altos escalafones de la organización.
 - c. Los equipos de ROAD SAFETY locales forman parte de una red de ROAD SAFETY compuesta por líderes regionales o empresariales de ROAD SAFETY que están en contacto con los gestores mundiales de ROAD SAFETY.

Nota: en algunas grandes organizaciones, ser gestor mundial de ROAD SAFETY es una función a tiempo completo. Todos los demás asumen sus funciones de ROAD SAFETY como parte de sus puestos. En el Apéndice A, se muestran ejemplos de gráficos de organización de ROAD SAFETY.

MÉTRICAS, CASO EMPRESARIAL Y MEJORA CONTINUA

La recopilación, el análisis y la divulgación de las métricas o indicadores clave de rendimiento son componentes importantes de la gestión de un programa de seguridad de flota.

Datos básicos necesarios

1. Número total de vehículos por tipo:
 - a. Ligeros
 - b. Medios
 - c. Pesados
2. Millas/kilómetros totales por tipo de vehículo durante un determinado periodo
3. Colisiones totales por tipo de vehículo durante un determinado periodo
4. Lesiones totales por tipo de vehículo durante un determinado periodo
5. Tipo de colisiones, p. ej.,
 - a. por consecuencia: p. ej., muerte, lesión del empleado, lesión de un tercero, solo daños materiales
 - b. por causa: p. ej., incumplimiento de señal de tráfico, no ceder el paso, atropello con fuga
 - c. por tipo de choque: p. ej., golpe de refilón, golpe frontal, golpe trasero

Métricas o indicadores clave de rendimiento

1. Indicadores de rendimiento destacados

Los indicadores de rendimiento destacados permiten comprender la posibilidad de futuros eventos positivos o negativos.

 - a. Ejemplo: porcentaje de conductores clasificados como conductores de alto riesgo (p. ej., según los registros de exceso de velocidad o colisión u otras fuentes de datos, incluidos los sistemas de control integrados en el vehículo, véase también el Apéndice B)
 - b. Ejemplo: porcentaje de conductores que han realizado una formación para conductores en un año natural Ejemplo: porcentaje de colisiones sometidas a un análisis de “causa principal” a los 30 días de la colisión

2. Indicadores de rendimiento retrospectivos

Los indicadores de rendimiento retrospectivos aclaran lo bien o lo mal que está rindiendo un programa de seguridad de flota.

Ejemplo: colisiones y lesiones por millones de millas (CPMM y LPMM)

$$\text{CPMM} = \frac{(\text{Lesiones totales en un periodo determinado} \times 1\,000\,000)}{\text{Número total de millas conducidas durante ese periodo}}$$

$$\text{LPMM} = \frac{(\text{Lesiones totales en un periodo determinado} \times 1.000.000)}{\text{Número total de millas conducidas durante ese periodo}}$$

Determinación de los costes de reparación de colisiones

En el siguiente ejemplo se proporciona una guía para determinar el coste de la reparación de colisiones. Tenga en cuenta que se excluyen los costes asociados a lesiones y muertes.

Supongamos:

Tamaño de la flota = 500 vehículos; 15 % de la flota implicada en una colisión sin lesiones al año;
coste medio de las reparaciones = 15.380 USD*

Coste anual de las reparaciones de colisiones = $500 \times 0,15 \times 15.380 \text{ USD} = 1\,153\,500 \text{ USD}$

(*Coste medio de reparación según *Economic Burden of Crashes on Employers*, NHTSA, 2002)

Colaboración, estudio comparativo y mejora continua

NETS recomienda que los líderes de seguridad de flota/vial de las compañías vayan más allá de sus propios programas de seguridad de flota habituales para aprender de otras personas de su sector y de sectores no relacionados. De esta forma, se reducirá el tiempo de resolución de problemas, se aportarán ideas nuevas a los programas ROAD SAFETY, se fomentará la mejora continua y se facilitará el intercambio de prácticas prometedoras.

El estudio comparativo y la colaboración pueden ser formales o informales. Un estudio comparativo formal incluye incorporarse a una organización de estudios comparativos de seguridad vial (por ejemplo, NETS), así como participar en los programas de estudios comparativos realizados por las organizaciones del sector en nombre de sus miembros (por ejemplo, American Gas Association). Para obtener información sobre un programa de estudio comparativo de seguridad vial formal y completo, visite www.trafficsafety.org para conocer el programa de estudio comparativo de seguridad de flota STRENGTH IN NUMBERS™ de NETS. Tenga en cuenta que puede ser valioso para flotas grandes y pequeñas, para todos los tipos de vehículos y para los empleadores que operan mundialmente, en una única región del mundo o en un único país.

En un estudio comparativo informal, un grupo de empleadores, normalmente del mismo sector, colaboran para mejorar sus respectivos programas ROAD SAFETY sin contratar a un tercero para recopilar y analizar los datos.

El programa comparativo de NETS recopila datos sobre CPMM/LPMM y los elementos del programa utilizados por las compañías que participan en el ejercicio comparativo.

Los elementos del programa comparados por NETS incluyen, entre otros:

- 1) Políticas
- 2) Programas de formación, incluido el proceso de conducción comentada
- 3) Identificación de conductores de alto riesgo e intervención
- 4) Proceso de revisión de colisiones
- 5) Uso de sistemas de control integrados en el vehículo (In-vehicle Monitoring Systems, IVMS) y tecnología de seguridad suministrada por el fabricante de equipo original (Original Equipment Manufacturer, OEM)
- 6) Proceso del conductor autorizado (esposo/a, pareja, programas de dependientes, contratistas)
- 7) Métricas (p. ej., CPMM/LPMM, porcentaje de flota implicada en una colisión, tipos de colisión más comunes, puntuaciones por tipo de vehículo y por país o área del mundo)
- 8) Política sobre el uso del teléfono móvil y otros dispositivos electrónicos
- 9) Compromiso de los altos cargos
- 10) Controles administrativos (p. ej., límites de horas de conducción por día o consecutivas en una semana; descansos obligatorios)

DEFINICIONES

ABS	Sistema de frenos antibloqueo
Colisión	Incidente que implica a un vehículo a motor en marcha que entra en contacto con otro vehículo, propiedad, personas o animales. Este incidente se puede producir dentro o fuera de una calzada pública y puede conllevar daños en los vehículos, en la propiedad o lesiones.
Conductor de la compañía	<ul style="list-style-type: none"> • Un conductor de la compañía es una persona a la que se le asigna un vehículo propiedad de la compañía o alquilado por ella. • Según el criterio del empleador, los conductores de la compañía también pueden incluir a esposos/as, parejas y dependientes autorizados de los conductores de la compañía, así como personal contratado. • Los conductores de la compañía también incluyen a los empleados a los que se proporciona un vehículo “de compensación”. • Los trabajadores y empleados contratados que conduzcan vehículos personales, compartidos, arrendados o alquilados para la actividad de la compañía que realicen más de 5.000 millas/8.000 kilómetros al año también son conductores de la compañía.
Formación de conducción defensiva	Curso para enseñar técnicas de conducción segura y responsabilidad con todos los usuarios de la carretera. Va más allá del dominio de las normas de la carretera y de los mecanismos básicos de conducción. Su objetivo es reducir los riesgos de colisión anticipándose a situaciones peligrosas, a pesar de las condiciones adversas o los errores de los demás.
Vehículo pesado	<p>Vehículo que:</p> <ul style="list-style-type: none"> • solo o en combinación de camión y remolque tiene un peso bruto (Gross Vehicle Weight Rating, GVWR) combinado de más de 26 001 libras (11 794 kilogramos), o bien • está diseñado para transportar a más de 16 pasajeros, incluido el conductor.
HSSE	Health, Safety, Security, Environment (salud, protección, seguridad, medio ambiente)
Lesión	Se requiere tratamiento médico más allá de primeros auxilios, y un médico u otro profesional sanitario ha diagnosticado una lesión. Las definiciones más amplias incluyen daños físicos a una persona que conllevan la pérdida de consciencia, ausencia al trabajo de al menos un día, actividad laboral limitada o cambio de trabajo.

IVMS	Los sistemas de control integrados en el vehículo (IVMS), o sistemas de control del comportamiento del conductor, son dispositivos electrónicos que registran datos sobre el comportamiento de un conductor y el uso del vehículo como, por ejemplo, fecha, tiempo, velocidad, aceleración, deceleración y uso del cinturón de seguridad.
Sistema de gestión del viaje	Un sistema de gestión del viaje es un proceso planificado y sistemático para reducir los riesgos relacionados con el transporte por carretera en las operaciones de una compañía. La gestión del viaje tiene los siguientes componentes: 1) un mecanismo formal para evaluar la necesidad del viaje e intentar eliminar o reducir los viajes largos; y 2) un procedimiento para gestionar viajes, que incluye la mitigación de riesgos, la planificación de rutas seguras y la comunicación entre los conductores y los supervisores.
PGV	Un plan de gestión del viaje (PGV) forma parte de un sistema de gestión del viaje y hace referencia al plan acordado entre el conductor y el supervisor (o gestor del viaje). El PGV abarca el tiempo entre la salida y la llegada al destino final. El PGV detalla la ruta más segura con el fin de evitar o mitigar posibles riesgos en la ruta, rutas alternativas, estaciones de control de tráfico por radio, comunicación en ruta e incluye los descansos (en lugares seguros) que los conductores se toman para evitar la fatiga. En ubicaciones en las que no hay acceso a un sistema de respuesta ante emergencias público, el plan debe identificar instalaciones en las que el conductor pueda buscar asistencia médica.
Vehículo ligero	<p>Vehículo que:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tiene un peso bruto (GVWR) de menos de 10 001 libras (4.536 kilogramos) o está diseñado para transportar a ocho personas o menos, incluido el conductor. El GVWR es la capacidad de carga máxima de un único vehículo, incluidos el conductor, los pasajeros, el combustible y la carga.
Vehículo medio	<p>Vehículo que:</p> <ul style="list-style-type: none"> • tiene un GVWR superior a 10 001 libras (4.536 kilogramos), pero inferior a 26 001 libras (11 794 kilogramos); • arrastra un remolque de cualquier tipo y tiene un GVWR combinado de menos de 26 001 libras (11 794 kilogramos); o bien • está diseñado para transportar entre nueve y quince personas, incluido el conductor.

NCAP	New Car Assessment Program (Programa de Evaluación de Automóviles Nuevos). Normalmente dirigido por el gobierno, un NCAP se encarga de probar los vehículos a motor y asignarles una clasificación (normalmente numérica) según su capacidad para proteger a los ocupantes frente a lesiones en caso de choque. Más información: http://www.globalncap.org/
Tecnología de prevención de vuelcos	<p>La tecnología de prevención de vuelcos diseñada para vehículos ligeros utiliza un sistema de control electrónico de estabilidad (electronic stability control, ESC). Este sistema puede activar los frenos de ruedas individuales, permitiendo que el vehículo recupere la tracción, lo que permite al conductor controlar el vehículo.</p> <p>Otros nombres para la misma tecnología incluyen: sistema de control de tracción (traction control system, TCS), control de estabilidad del vehículo (vehicle stability control, VSC), programa de estabilidad electrónico (electronic stability program, ESP), control de estabilidad dinámico (dynamic stability control, DSC). La mayoría de fabricantes de vehículos disponen del sistema en sus coches, todoterrenos y camiones ligeros nuevos.</p>
Protección antivuelco	<p>Las estructuras de protección antivuelco (normalmente cabinas o marcos) están destinadas a proteger a los ocupantes del vehículo frente a lesiones causadas por vuelcos del vehículo.</p> <p>Esta protección adicional puede ser en forma de lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jaula antivuelco completa dentro del vehículo • Soporte para las columnas del techo • Mayor resistencia de las ventanas
Protección contra impactos laterales	<p>Sistema de protección contra lesiones en caso de colisiones laterales conforme a la normativa de la Unión Europea ECE95, la normativa de los EE. UU. FMVSS 214 o equivalente.</p> <p>Normalmente, todos los vehículos modernos tienen diseños estructurales adaptados a la protección contra impactos laterales; la mayoría de vehículos están equipados con airbags laterales y muchos ofrecen airbags o cortinas de protección para la cabeza adicionales.</p>

REQUISITOS DE GESTIÓN DE SEGURIDAD VIAL

Los requisitos se agrupan en cuatro bases:

- A. **Sistema de gestión ROAD SAFETY:** contiene elementos del programa que permiten a una organización mejorar la actuación en seguridad vial
- B. **Requisitos del conductor y pasajero**
- C. **Requisitos de la gestión del viaje** para planificación, ejecución y seguimiento
- D. **Requisitos del vehículo**

A la izquierda se enumeran elementos obligatorios de una iniciativa de seguridad vial sólida. A la derecha se indican materiales adicionales, entre los que se incluyen referencias de orientación, prácticas recomendadas y apéndices.

Elementos obligatorios	Orientación
A. Sistema de gestión de seguridad vial	
<p>1. Se debe implementar un sistema de gestión de seguridad vial para garantizar que las actividades se planifican, se llevan a cabo, se controlan y se dirigen de forma que se minimicen los riesgos del transporte por carretera. El sistema de gestión debe incluir los siguientes elementos:</p> <ul style="list-style-type: none"> A. Liderazgo y compromiso B. Política, objetivos y metas de ROAD SAFETY C. Organización, recursos, funciones y responsabilidades D. Competencia, formación y concienciación E. Gestión de riesgos del transporte por carretera F. Proceso de comunicación G. Documentación del sistema de gestión H. Planificación y control operativos I. Preparación y respuesta ante emergencias J. Monitorización, medición, análisis y evaluación K. Investigación y seguimiento de incidentes de transporte por carretera L. Auditorías internas M. Revisión de la gestión N. No conformidad, acción correctiva y preventiva O. Compromiso con la mejora continua 	<p>Entre los ejemplos de marcos para sistemas de gestión de seguridad vial completos se encuentran:</p> <ul style="list-style-type: none"> - OGP 365 Land transportation safety recommended practice - ISO 39001:2012 Road traffic-safety management systems (RTS) – Requirements with guidance for use <p>Además, el estándar ANSI/ASSE Z15.1–2012, Safe Practices for Motor Vehicle Operations contiene elementos de un sistema de gestión de seguridad vial.</p> <p>En el Apéndice A, están disponibles gráficos organizativos e informes de investigación de incidentes a modo de ejemplo.</p>

Esta información se proporciona por gentileza de NETS a sus miembros y también al público general. Se proporciona “tal cual”, sin ninguna representación ni garantía de su exactitud, y ni NETS ni ninguna compañía contribuyente es responsable del contenido o uso de dicha información.

B. Requisitos del conductor y pasajero	
1. Los ocupantes de los vehículos deben utilizar los cinturones de seguridad. Es responsabilidad del conductor comunicar este requisito.	
<p>2A. Los conductores deben tener un permiso de conducción válido para el lugar y tipo de vehículo.</p> <p>2B. Desarrolle una política interna de aptitud para el trabajo para asegurarse de que los conductores son física y mentalmente adecuados para conducir.</p>	<p>Véase el Apéndice B4 para conocer una política de permisos de conductores de ejemplo.</p> <p>Implemente un proceso de aptitud para el trabajo para el conductor que incluya reconocimientos médicos (p. ej., investigación de trastornos del sueño como apnea del sueño).</p>
<p>3. Los conductores deben completar correctamente una formación de conducción defensiva adecuada para las distintas clasificaciones de vehículos con los que se trabaja. La formación debe incluir:</p> <p>A. Concienciación sobre riesgos generales (incluidas gestión de la fatiga y conducción distraída) y elementos identificados mediante una revisión de las colisiones históricas</p> <p>B. Prácticas, evaluación al volante u otro método para demostrar y evaluar el nivel de habilidad</p> <p>C. La formación de actualización periódica se debe basar en el rendimiento y la exposición a riesgos del conductor con un mínimo de formación de actualización práctica cada tres años</p>	<p>NETS recomienda realizar una formación de concienciación sobre vuelcos si hay un gran riesgo de vuelcos (p. ej., debido al tipo de vehículo y/o al tipo o condiciones de la carretera).</p> <p>Véase el Apéndice B2 para conocer una política de formación para conductores de ejemplo que incluye información sobre la conducción comentada y Peer Drive.</p> <p>NETS recomienda obtener la aprobación o aceptación por escrito de la política de formación para conductores por parte de estos.</p>

<p>4. La dirección debe implementar un proceso de intervención para conductores de alto riesgo, que debe incluir como mínimo lo siguiente:</p> <p>A. criterios de identificación, notificación y gestión de conductores de alto riesgo;</p> <p>B. una sesión de asesoramiento programada con el supervisor directo del conductor inmediatamente después de la clasificación del conductor de alto riesgo;</p> <p>C. requisitos de nueva formación adicional y evaluación complementaria; y</p> <p>D. derivación al proceso de gestión de rendimiento adecuado.</p>	<p>Véase el Apéndice B6 para conocer una política de ejemplo de identificación y gestión de alto riesgo.</p>
<p>5A. Identifique, según una evaluación de riesgos de HSSE, qué vehículos deben ir equipados con sistemas de control integrados en el vehículo (IVMS). Como mínimo, los dispositivos IVMS deben registrar de acuerdo con una “clave de identificación del conductor” la velocidad, la aceleración brusca, la deceleración brusca, los kilómetros o millas conducidas y los horarios del conductor.</p> <p>5B. Utilice los datos del IVMS para lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Proporcionar comentarios a los conductores y mejorar su rendimiento • Aplicar el reconocimiento y la gestión de consecuencias; emitir sanciones por el incumplimiento 	<p>Se puede utilizar un enfoque basado en los riesgos para establecer el ritmo para introducir IVMS. El resultado de la evaluación de riesgos puede ser que los IVMS se introducirán primero para conductores de alto riesgo, seguidos de las demás categorías de conductores.</p> <p>Se puede encontrar un ejemplo de un documento de implementación de IVMS y orientación comentada de conductores en http://www.ogp.org.uk/pubs/365-12.pdf</p> <p>Nota: la implementación de este requisito no significa que otros mecanismos de comentarios (p. ej., conducción comentada y Peer Drive) no sean métodos válidos para mejorar el rendimiento del conductor. La conducción</p>

	comentada y Peer Drive pueden seguir formando parte del esquema de formación del conductor.
<p>6. No se permite a los conductores el uso de teléfonos móviles, buscapersonas ni radiotransmisores mientras conducen un vehículo. Esto incluye dispositivos de manos libres.</p> <p>A. Las excepciones, si lo permite la legislación, son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En casos de emergencia • Como parte de la gestión de un convoy • Otras situaciones, según las evaluaciones de riesgos de HSSE 	Véase el Apéndice B1 para conocer una política sobre el uso del teléfono móvil de ejemplo.
<p>7. Los conductores no deben manejar un vehículo mientras estén bajo los efectos del alcohol, drogas, narcóticos o medicación que puedan afectar a su capacidad de conducir.</p>	Véase el Apéndice B3 para conocer una política de ejemplo con respecto al consumo de alcohol, drogas y medicación que pueda afectar a la capacidad de conducir.
<p>8. No se permite el uso de vehículos a motor de dos ruedas en la actividad de la compañía, a menos que una evaluación de riesgos demuestre que hay controles adecuados vigentes para gestionar el riesgo asociado a este tipo de transporte.</p> <p>Si el resultado de la evaluación de riesgos determina que se permiten los vehículos a motor de dos ruedas, se debe establecer una política o un procedimiento que aborde los requisitos mínimos para el uso de dichos vehículos, incluido el uso de cascos adecuados y formación especializada del conductor.</p>	Véase el Apéndice B7 para conocer una política de ejemplo sobre el uso de vehículos a motor de dos ruedas.

C. Gestión del viaje	
<p>1. La dirección debe implementar procedimientos de gestión de la fatiga y un régimen de horas de trabajo, conducción y descanso. El régimen debe cumplir la legislación y normativa locales. La dirección no debe asignar ningún trabajo en el que un conductor trabaje incumpliendo el régimen de horas de trabajo, conducción y descanso.</p> <p>A. Los conductores deben estar física y mentalmente capacitados para manejar el vehículo.</p> <p>B. Los conductores tienen derecho a lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Evitar conducir si no están totalmente descansados o alerta • Detener el vehículo y tomarse un descanso en un lugar seguro si pierden la atención <p>C. Los conductores deben cumplir las horas de trabajo, conducción y descanso.</p>	<p>Implemente procedimientos para la gestión de la fatiga que incluyan lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programe el trabajo para proporcionar los descansos adecuados, evite largas horas de conducción, evite conducir de noche y evite la rotación de turnos de trabajo. • Permita a los trabajadores planificar una pernoctación. • Instruya a los conductores sobre el riesgo de la fatiga y las estrategias eficaces para gestionar la fatiga. • Si no existe ninguna legislación ni normativa locales sobre horas de trabajo, conducción y descanso, se recomiendan las horas de la Tabla 1 (página 22). • Si la legislación y la normativa locales sobre horas de trabajo, conducción y descanso son menos estrictas, NETS recomienda implementar los requisitos más estrictos de la Tabla 1.

<p>2. Los directores deben cuestionar y revisar periódicamente el número de viajes con la intención de eliminar viajes y reducir el riesgo.</p>	<p>Plantéese métodos más seguros de transporte (ferrocarril, ferry, transporte aéreo) y medios alternativos para llevar a cabo el trabajo como videoconferencia o reuniones a través de la web.</p> <p>Si el transporte por carretera es la única solución factible, se deben considerar medidas de transporte por carretera específicas para reducir la exposición (kilómetros o millas conducidas) y el riesgo. Esto incluye lo siguiente: uso de métodos de transporte por carretera de menor riesgo (p. ej., autobús frente a vehículo ligero) y combinación de viajes.</p>
<p>3A. Utilice una evaluación de riesgos de HSSE local para identificar qué (tipos de) viajes requieren un plan de gestión del viaje (PGV) e implemente un PGV para dichos viajes.</p> <p>3B. El PGV incluye ruta autorizada, identificación de riesgos de la ruta y controles asociados, paradas para descansar y requisitos de comunicación durante el viaje. En la planificación del viaje, se deben aplicar las horas de trabajo, conducción y descanso especificados en la Tabla 1, así como los controles de gestión de la fatiga.</p>	<p>Véase el Apéndice C para conocer una política de ejemplo sobre gestión del viaje.</p> <p>NETS recomienda designar a gestores del viaje y asegurarse de que cuentan con la formación adecuada.</p> <p>Si es factible, el conductor y el gestor del viaje deben realizar una sesión informativa previa al viaje para asegurarse de lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. El conductor es adecuado para el trabajo y está cualificado para el viaje (véanse también los requisitos 3, 4 y 8) b. El conductor y el gestor del viaje comprenden el PGV c. Se han inspeccionado los vehículos antes del viaje (véase también el requisito 16.2) <p>Para viajes en los que no sea factible llevar a cabo sesiones informativas previas al viaje, se pueden</p>

	implementar controles alternativos para garantizar que los viajes cumplen los elementos a, b y c mencionados anteriormente.
4. No se permiten pasajeros no autorizados en el vehículo mientras se realiza la actividad de la compañía.	<p>Implemente una política que especifique a las personas autorizadas para conducir un vehículo propiedad de la compañía o arrendado/alquilado por esta y las personas autorizadas a viajar en un vehículo propiedad de la compañía o arrendado/alquilado por esta.</p> <p>Normalmente, un pasajero autorizado de un vehículo de mercancías pesadas es una persona aprobada por la dirección de línea del conductor. Esto incluye, entre otros, instructores del conductor, conductores aprendices, personal de mantenimiento y personal de transporte.</p> <p>En algunos países, los pasajeros deben cumplir los requisitos normativos según los cuales se espera que sepan cuál es la carga, sus propiedades y el proceso de respuesta ante emergencias.</p>
5. Si lo permite la legislación, los conductores deben conducir con las luces encendidas durante el día.	

TABLA 1: HORAS DE TRABAJO, CONDUCCIÓN Y DESCANSO DE EJEMPLO

La recomendación siguiente se basa principalmente en los marcos normativos aplicados a vehículos pesados. Sin embargo, también son relevantes para vehículos ligeros y medios algunos de los elementos siguientes, p. ej., aquellos relacionados con la necesidad de descansos y la necesidad de tener en cuenta el tiempo de traslado al trabajo como componente del tiempo total de conducción.

Véase el Apéndice C1 para obtener más información sobre cada uno de los requisitos de la Tabla 1, la importancia de cumplir estos requisitos y cómo están relacionados con la legislación y normativa locales.

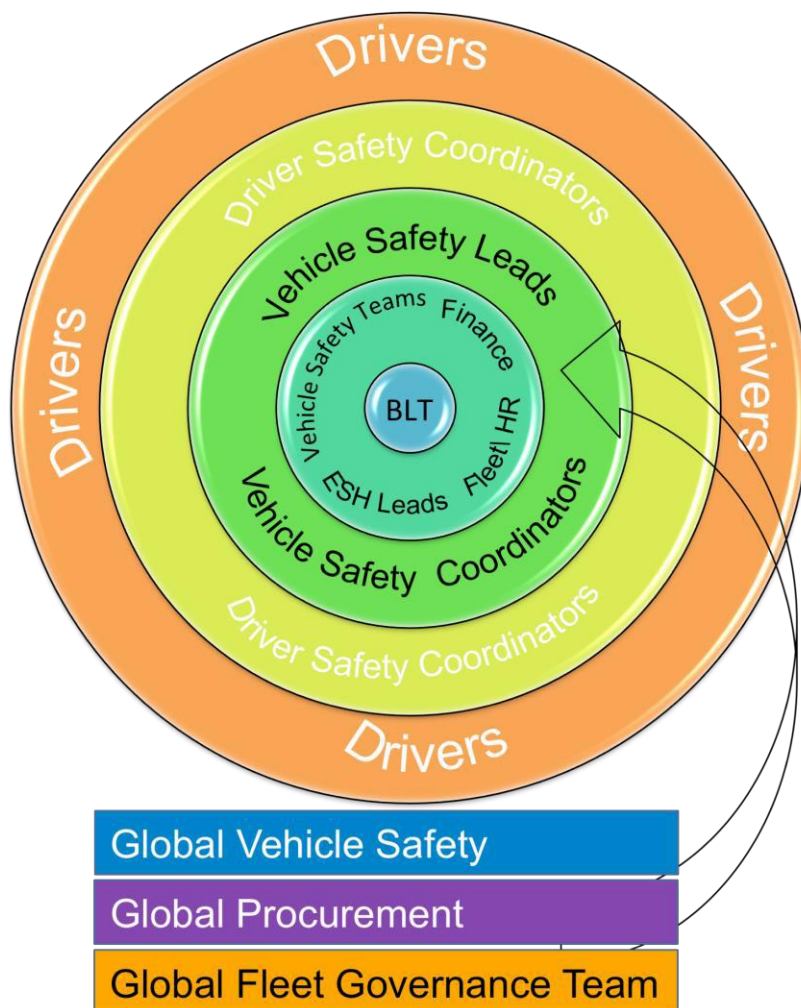
	Para conductores de vehículos ligeros o medios	Para conductores de vehículos pesados y otros para los que la conducción es la tarea principal del trabajo
Tiempo máximo de conducción entre descansos y tiempo mínimo de descanso	2 horas de conducción continua seguidas de un descanso de al menos 15 minutos.	4,5 horas de conducción continua seguidas de un descanso de 30 minutos. Sin embargo, se recomienda encarecidamente descansar 15 minutos cada 2 horas o con mayor frecuencia durante periodos de bajas circadianas.
Horas máximas de trabajo* en un periodo rotativo de 24 horas *Horas de trabajo que incluyen principalmente la conducción profesional	No se permite al empleado conducir después de 12 horas de trabajo.	No se permite al empleado conducir después de 14 horas de trabajo.
Horas máximas de conducción en un periodo rotativo de 24 horas	8 horas totales, sin incluir el tiempo de traslado al trabajo. 9 horas, incluido el tiempo de traslado al trabajo.	10 horas totales, sin incluir el tiempo de traslado al trabajo. 11 horas, incluido el tiempo de traslado al trabajo.
Horas máximas de trabajo en un periodo rotativo de 7 días y 14 días	No se permite conducir después de un periodo de 40 horas de trabajo a lo largo de un periodo de 7 días, u 80 horas a lo largo de un periodo de 14 días.	No se permite conducir después de un periodo de 70 horas de trabajo a lo largo de un periodo de 8 días, o 120 horas a lo largo de un periodo de 14 días.

D. Vehículo	
<p>1. La dirección debe asegurarse de que los vehículos se utilizan de forma que cumplan los estándares mínimos:</p> <ul style="list-style-type: none"> A. Cinturones de seguridad de 3 puntos* B. Apoyacabezas/reposacabezas* C. Airbag (para conductor y pasajero del asiento delantero) D. Protección contra impactos laterales E. ABS F. IVMS (según la evaluación de riesgos) G. Kit de respuesta ante emergencias <p>*Estándares mínimos para vehículos ligeros utilizados en la actividad de la compañía que sean propiedad del conductor o alquilados por este.</p>	<p>Los estándares especificados en este documento son mínimos. Entre los estándares adicionales se incluyen: capacidad de remolque, consideraciones ergonómicas (p. ej., facilidad de acceso, movimiento, capacidad para trabajar desde o en el vehículo), funciones de seguridad como sistemas de estabilidad, dispositivos de visión trasera o detección, sistemas anticollisión, sistemas de retrovisores exteriores y cámara en la cabina.</p> <p>NETS recomienda el uso de vehículos con dispositivos de prevención y protección antivuelco, si una evaluación de riesgo de vuelco identifica un alto riesgo de vuelcos.</p> <p>NETS recomienda que los vehículos cuenten con al menos cuatro estrellas en el esquema de clasificación NCAP o marco de clasificación de pruebas de choques equivalente.</p> <p>El equipo de emergencia adecuado incluye: kit de primeros auxilios, linterna, chaleco reflectante, extintor de incendios, triángulos de emergencia.</p>
<p>2A. Mantenga los vehículos en condiciones seguras de trabajo de acuerdo con las especificaciones del fabricante y los requisitos legales locales.</p>	<p>Véase el Apéndice D para conocer un procedimiento de mantenimiento de vehículo y un procedimiento de inspección de vehículo de ejemplo.</p>

<p>2B. Los conductores deben llevar a cabo inspecciones previas al viaje para asegurarse de que el vehículo está en buenas condiciones de trabajo y es adecuado para el viaje.</p>	
<p>3. Asegure los elementos sueltos en el compartimento de pasajeros</p>	<p>No se deben llevar elementos sueltos en el compartimento de pasajeros; se puede utilizar una red para carga o equivalente para separar el área de almacenamiento del área de pasajeros.</p>

APÉNDICE A1.1: ESTRUCTURA ORGANIZATIVA DE SEGURIDAD VIAL DE EJEMPLO

- 1.1 Las organizaciones que operan en una gran variedad de actividades o zonas geográficas pueden plantearse establecer una política global de alto nivel que describa los requisitos mínimos y permita a las unidades regionales o de negocio establecer una guía más detallada específica de las operaciones aplicables y que cumpla con los requisitos de la política global.
- 1.2 Para implementar y mantener correctamente un programa de seguridad vial y de flota, se requiere una sólida demostración de compromiso de la dirección con el programa de seguridad vial y de vehículos.



Conductores

- Conducir de forma segura
- Informar del millaje/kilometraje y los incidentes
- Trabajar con coordinadores de seguridad vial
- Realizar la formación para conductores

Coordinadores de seguridad de conductores (CSC)

- Gestor de equipo o profesional de administración
- Proporcionar datos de seguridad del vehículo relevantes al equipo
- Monitorear a los conductores de riesgo del equipo
- Defender e influir en la seguridad en el equipo
- Participar en la red de CSC
- Informar de incidentes y recopilar el millaje/kilometraje

Coordinadores de seguridad de vehículos

- Líder de ESH o del negocio clave
- Asignar y trabajar con los CSC
- Trabajar con los líderes de seguridad de vehículos
- Participar en el equipo de seguridad de vehículos

Líderes de seguridad de vehículos/Departamento de Medio Ambiente, Seguridad y Salud (Environment, Safety and Health, ESH)

- Trabajar con los coordinadores y los CSC
- Gestionar los sistemas y captar las métricas de ESH
- Proporcionar orientación para los equipos de seguridad de vehículos

Equipos de seguridad de vehículos

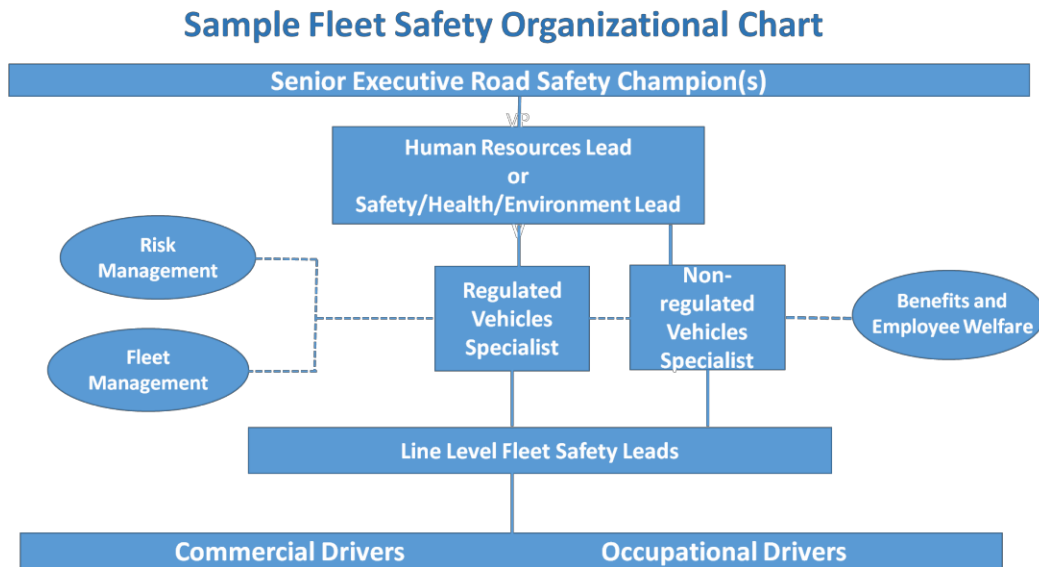
- Establecer políticas
- Solicitar y monitorear las métricas
- Informar a la dirección del negocio

Equipos de dirección del negocio/líderes

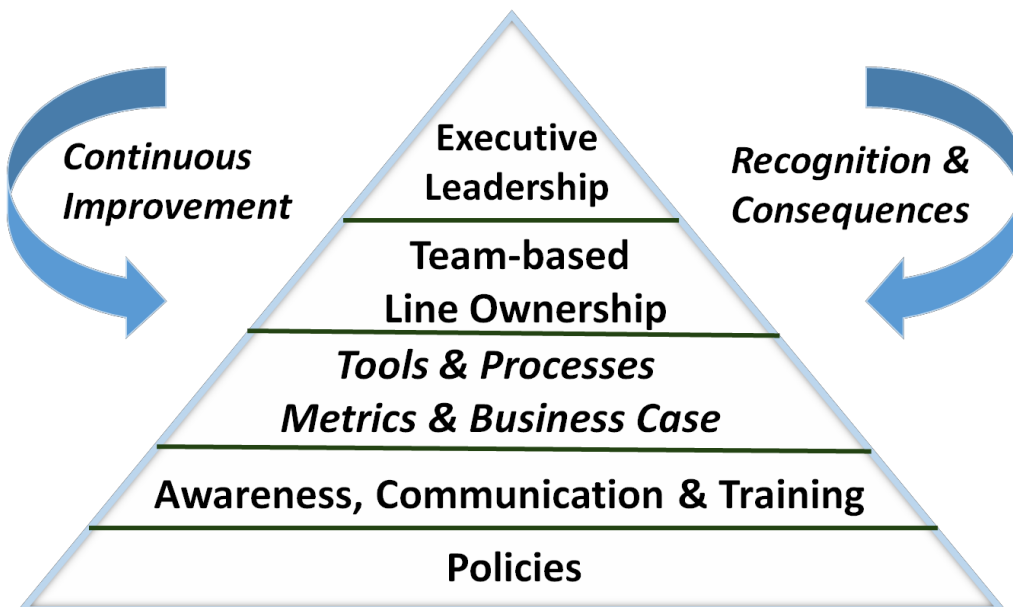
- Establecer el rumbo y las expectativas
- Revisar las métricas
- Aprobar y aplicar las políticas
- Realizar el seguimiento e intervenciones en torno a los conductores

- 1.3 Los líderes de la organización deben asegurarse de que el programa cuenta con los recursos adecuados para implementarlo, recopilar y comunicar las métricas adecuadas, revisar los incidentes y colisiones, asegurarse de que se realiza la formación para conductores según lo requerido e identificar y buscar áreas de mejora continua. Se puede encontrar una estructura de ejemplo en la página anterior.
- 1.4 Plantéese establecer equipos de seguridad de vehículos regionales para gestionar problemas de cada unidad de negocio o área del mundo.
 - Establezca y revise una política de seguridad en la unidad regional o de negocio.
 - Identifique y garantice un número adecuado de coordinadores de seguridad de vehículos
 - Revise los incidentes y las colisiones
 - Asegúrese de que se realiza la formación para conductores según la política
- 1.5 Debe haber un método para identificar y formar a las personas responsables de gestionar los requisitos del programa de seguridad de vehículos y de actuar como punto principal de contacto para prestar asistencia con cualquier informe u otras comunicaciones a los conductores de la compañía y esposos/as o parejas que conduzcan vehículos propiedad de la compañía o alquilados por esta.

APÉNDICE A1.2: GRÁFICO ORGANIZATIVO DE SEGURIDAD VIAL Y MODELO DE GESTIÓN DE SEGURIDAD VIAL DE EJEMPLO



Fleet Safety Management Model



APÉNDICE A2: PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN DE INCIDENTES DE EJEMPLO

OBJETIVO

Determinar los hechos de una colisión o un incidente y seguir el protocolo requerido.

ALCANCE

Todos los empleados que manejen vehículos de (insertar nombre de la compañía) (propiedad, arrendamiento o alquiler)

DEFINICIONES

Colisión o incidente evitable: una colisión o incidente evitable es aquel en el que el empleado de (insertar nombre de la compañía) no hizo todo lo posible para evitar la colisión o el incidente, incluidas la anticipación del riesgo y la aplicación de procedimientos adecuados de conducción defensiva.

Colisión o incidente no evitable: una colisión o incidente no evitable es aquel en el que el empleado de (insertar nombre de la compañía) hizo todo lo posible para evitar la colisión o el incidente, incluidas la anticipación del riesgo y la aplicación de procedimientos adecuados de conducción defensiva.

GENERAL

La investigación de una colisión es una búsqueda de hechos. Como gestores de (insertar nombre de la compañía), deben no solo determinar lo que ha sucedido, sino por qué ha sucedido y, lo que es más importante, cómo el empleado puede evitar colisiones similares. Se tienen que tener en cuenta las condiciones medioambientales, de la carretera y del vehículo, así como el comportamiento humano y de la organización. El éxito de la investigación depende de la capacidad del gestor para obtener los hechos sin prejuicios y sin intentar respaldar ideas preconcebidas.

El objetivo último de (insertar nombre de la compañía) en la investigación y determinación de posibilidad de evitarse es la propia mejora para evitar colisiones en el futuro.

Las directrices de las siguientes páginas están destinadas a ayudar a los gestores a realizar la parte de investigación y determinación de posibilidad de evitarse de su trabajo. Si se sigue el procedimiento descrito paso a paso, los gestores podrán recopilar suficiente información para sus objetivos, así como proporcionar a (insertar nombre de la compañía) la documentación legal y financiera. Es esencial que los informes sean lo más completos y precisos posible porque, en muchos casos, son el único documento

oficial de (insertar nombre de la compañía) sobre la colisión y se pueden utilizar en un tribunal por cuestiones de seguros o para justificar una acción disciplinaria.

Responsabilidades del empleado

Después de haberse visto implicado en una colisión del vehículo:

1. Deje inmediatamente de investigar.
2. Ayude a cualquier persona que esté herida.
3. Avise a los servicios de emergencias.
4. Proteja el escenario de la colisión colocando dispositivos de advertencia, si corresponde, para avisar al tráfico, etc.
5. Proteja su vehículo frente a daños o robo. No se ponga en una posición de peligro.
6. Si es posible, no mueva el vehículo hasta que llegue la policía.
7. Sea cortés, pero no firme nada ni discuta sobre la colisión con nadie excepto con la policía y el representante de (insertar nombre de la compañía), una vez identificado.
8. Informe a su controlador o gestor de inmediato por teléfono.
9. Póngase en contacto con el responsable de respuesta de la flota para informar de la colisión.
10. No admita ninguna responsabilidad ni acuerde pagar nada.
11. Protégase consiguiendo testigos, incluidas las primeras personas en llegar. Si rehúsan dar su nombre, obtenga los números de matrícula del vehículo.
12. Si es posible, haga fotos de los vehículos y el escenario de la colisión.

Responsabilidades del gestor

Cuando un empleado llame para informar de una colisión, el gestor debe:

1. Asegurarse de que el empleado no está herido y está fuera de peligro.
2. Determinar si el empleado requiere asistencia médica inmediata y proporcionarle los medios para recibirla (llamar a una ambulancia, si es necesario).
3. Asegurarse de que el empleado ha seguido los pasos anteriores.

EN EL ESCENARIO

Cuando llegue al escenario, (si es oportuno) el **gestor**:

1. Comprobará el estado del empleado y de las demás personas implicadas.
2. Protegerá el vehículo y su contenido.
3. Fotografiará el escenario.
4. Recopilará información para el informe.
5. Hará un boceto del escenario.
6. Obtendrá declaraciones de testigos.

Realización de fotos del escenario

Realice fotos del escenario de la colisión desde tantos ángulos distintos como sea posible.

Realice fotos de los vehículos desde cierta distancia para asegurarse de obtener también el área circundante. También se deben incluir primeros planos de cualquier daño, dentro o fuera de los vehículos, o de las propiedades circundantes. Si se han movido los vehículos, fotografíe cada uno desde tantos ángulos distintos como sea posible.

Es mejor tener demasiadas fotos de una colisión que no tener suficientes.

Recopilación de información en el escenario

Ubicación precisa de la colisión: asegúrese de que sabe lo siguiente:

1. ciudad, estado/provincia y condado donde se produjo la colisión
2. nombre de la autopista, calle o ruta
3. dirección de la calle más cercana si la colisión se produjo en un área construida
4. distancia desde la intersección más cercana u otro punto de referencia como una granja, un parque, un negocio, una señal, etc.

Partes implicadas: asegúrese de que sabe lo siguiente:

1. nombres, direcciones y números de teléfono de todas las partes implicadas, incluidos los pasajeros, testigos y agentes de policía (si es posible, consiga el número de placa de los agentes de policía)
2. quién es el propietario de cada vehículo u otras propiedades implicadas en la colisión
3. compañía de seguros del otro conductor, número de póliza, nombre del agente, número de teléfono del agente

Con respecto a los vehículos implicados y los daños materiales, asegúrese de que sabe lo siguiente: marca, modelo, año, número de matrícula, color, tipo (automóvil, camión, motocicleta) y, si es posible, número de serie de todos los vehículos implicados.

Describa los daños sufridos por cada vehículo o parte de propiedad. Si es posible por una experiencia anterior, calcule el importe en dólares de los daños, pero no haga ninguna declaración con respecto a los daños calculados.

Grado de las lesiones

1. Si es posible, determine la naturaleza exacta y el grado de las lesiones sufridas por cualquier persona implicada en la colisión (llame al hospital cuando vuelva a la oficina, si es necesario).
2. Asegúrese de que el conductor está física y mentalmente capacitado para conducir antes de dejarle continuar.
3. Si es posible, determine el nombre, dirección y número de teléfono de los hospitales o instalaciones de tratamiento médico a las que llevaron a los heridos.
4. Si es posible, determine el nombre y el número de teléfono de la empresa de ambulancias que transportó a los heridos.

Determine si se cumplen los criterios de pruebas de alcoholemia o drogas. Si se da alguna de las siguientes circunstancias como consecuencia de la colisión, la dirección de (insertar nombre de la compañía) debe realizar al empleado una prueba de drogas y alcoholemia posterior a la colisión:

1. muerte o
2. se emite una infracción de tránsito cometida con vehículo en movimiento contra el conductor de (insertar nombre de la compañía) y uno de los vehículos se tiene que remolcar debido a daños inutilizadores, o cualquier persona implicada en la colisión recibió un tratamiento médico inmediato lejos del escenario de la colisión

Declaraciones: escriba las declaraciones de las partes implicadas y los testigos que describan la colisión

Mediciones: debe medir lo siguiente:

1. longitud de las marcas de frenado (mida las marcas midiendo una distancia igual a lo largo de la cuneta si el tráfico no permite que mida las marcas reales de forma segura)
2. ancho de la carretera o autopista y carriles de tráfico individuales
3. distancia del punto de impacto (si los vehículos no se han movido) desde al menos dos puntos de referencia estacionarios como la línea central y la cuneta

Con respecto a las condiciones de conducción, anote lo siguiente:

1. superficie y condición de la carretera (p. ej., asfalto, mojado)
2. condiciones meteorológicas y de iluminación en el momento de la colisión (p. ej., claro, diurno, nocturno)

Averigüe dónde puede obtener una copia del informe policial y si estará disponible.

Verifique la seguridad y la fiabilidad mecánica del vehículo antes de que lo muevan o se conduzca. Si tiene dudas, haga que lo remolquen.

Realización de un boceto del escenario

Realice un boceto del escenario de la colisión lo más preciso posible, incluidas características físicas de las inmediaciones como árboles, vallas, muros, zanjas y señales. Las señales de tráfico y los semáforos, así como los nombres de las calles y de las autopistas, son especialmente importantes.

Asegúrese también de indicar lo siguiente:

1. dirección de los vehículos implicados antes del impacto
2. punto de impacto (anote su distancia desde un punto de referencia fijo)
3. punto final de parada de los vehículos como resultado de la colisión
4. longitud de todas las marcas de frenado
5. ancho de la carretera y carriles de tráfico individuales

DE VUELTA A LA OFICINA: DETERMINACIÓN DE POSIBILIDAD DE EVITARSE

Después de investigar una colisión, debe determinar si se podía haber evitado por parte de su empleado y rellenar una notificación de opinión. (Insertar nombre de la compañía) considera que era una colisión o incidente que se podía haber evitado a menos que el empleado hubiera hecho todo lo posible para evitarlo, incluidas la anticipación del riesgo y la aplicación de procedimientos adecuados de conducción defensiva.

Es importante ser objetivo. No será fácil, pero los sentimientos personales hacia el empleado implicado no deben influir en la decisión. Los efectos de dicha decisión van más allá del empleado concreto y la colisión en cuestión.

De acuerdo con esa definición, la posibilidad de evitarse va mucho más allá de la responsabilidad legal hasta donde concierne a (insertar nombre de la compañía). Es posible que un empleado tenga una colisión o incidente evitable aunque no sea legalmente culpable. Los conductores de la compañía, como profesionales con formación, asumen más responsabilidades para evitar colisiones que los automovilistas normales. Ese estándar es ciertamente alto, pero es un efecto colateral del trabajo y se acepta universalmente en el sector del transporte.

Al clasificar una colisión o incidente como no evitable, un gestor puede estar dando una aprobación tácita de un determinado comportamiento de conducción para todos los empleados. Al dictaminar uno evitable, el gestor define un determinado comportamiento como inaceptable según los estándares de la corporación. Es decir, cada decisión establece los estándares de conducción a los que se espera que el conductor esté a la altura.

APÉNDICE B1: POLÍTICA SOBRE EL USO DEL TELÉFONO MÓVIL DE EJEMPLO



Uso recomendado

Esta política puede servir como modelo para la política de su organización. Puede ampliar la redacción de la política para incluir escenarios adicionales pertinentes para las necesidades de su organización, como voluntarios, conductores que transportan a personas en nombre de su organización, conducción en propiedades de la compañía, etc. Aunque puede decidir modificar la aplicación y términos disciplinarios, la inclusión de determinados términos fortalece el cumplimiento de una política. Se recomienda que el equipo legal revise la redacción de la política final.

Valoramos enormemente la seguridad y el bienestar de todos los empleados. Debido al creciente número de accidentes a causa del uso de teléfonos móviles mientras se conducía, estamos instaurando una nueva política.

1. No se permite a los empleados el uso de teléfonos móviles, ya sea de mano o manos libres, mientras manejan un vehículo a motor para la actividad de la compañía y/o durante el horario de la compañía.
2. No se permite a los empleados leer o responder a correos electrónicos o mensajes de texto mientras manejan un vehículo a motor para la actividad de la compañía y/o durante el horario de la compañía.
3. Esta política también se aplica al uso de PDA.
4. Mientras se conduce, no se puede responder a llamadas y se deben dirigir al buzón de voz.
5. Si un empleado debe realizar una llamada de emergencia (911), primero se debe estacionar el vehículo en un lugar seguro.

Se advertirá dos veces a los empleados. A la tercera vez, se determinará que un empleado incumple esta política y será un motivo de despido inmediato.

Su firma a continuación certifica su acuerdo para cumplir esta política.

Firma del empleado

Fecha

Aviso legal: aunque la información y recomendaciones incluidas en esta publicación se han compilado de fuentes consideradas fiables, el Consejo de Seguridad Nacional de los EE. UU. no ofrece ninguna garantía ni asume ninguna responsabilidad por la corrección, suficiencia o integridad de dicha información o recomendaciones. En determinadas circunstancias, puede que sean necesarias otras medidas de seguridad o medidas adicionales. Para descargar un kit de política de uso del teléfono móvil gratuito para empleadores, visite http://www.nsc.org/safety_road/Distracted_Driving/Pages/distracted_driving.aspx.

© 2009 National Safety Council. Reservados todos los derechos. Reimpreso con permiso.

Esta información se proporciona por gentileza de NETS a sus miembros y también al público general. Se proporciona "tal cual", sin ninguna representación ni garantía de su exactitud, y ni NETS ni ninguna compañía contribuyente es responsable del contenido o uso de dicha información.

APÉNDICE B2: DIRECTRIZ DE EJEMPLO PARA LOS REQUISITOS DE FORMACIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL

Debe haber un proceso para garantizar que todos los empleados y sus esposos/as, parejas y contratistas que conducen vehículos propiedad de la compañía o alquilados por esta cuentan con la formación adecuada para los vehículos concretos que se van a manejar y la formación está debidamente documentada.

Formación universal para todos los empleados:

Se requiere una formación anual de concienciación sobre seguridad en clase o en línea, incluida la certificación de revisión de políticas, para todos los empleados que conduzcan dentro o fuera del trabajo. La formación anual debe abordar la concienciación sobre riesgos generales (incluidas gestión de la fatiga y conducción distraída), elementos identificados mediante una revisión de las colisiones históricas y una certificación de revisión de políticas. Esta formación se debe ofrecer a los/las esposos/as, parejas y contratistas que sean aptos para conducir vehículos propiedad de la compañía o alquilados por esta.

Formación sobre vehículos ligeros para conductores de la compañía:

Todos los conductores de la compañía de vehículos de pasajeros ligeros deberán realizar la formación anual universal. Además de los requisitos de formación universal para todos los empleados, la formación para conductores de la compañía de vehículos ligeros debe incluir lo siguiente:

1. Formación de evaluación al volante de vehículos ligeros dentro de los 90 días posteriores a la contratación o en cuanto la formación esté razonablemente disponible para todos los conductores de la compañía y cada tres años a partir de entonces.
2. Se debe realizar una prueba de conducción de evaluación con un comentador que anote cuestiones relevantes antes de conducir en nombre de la compañía y cada año que no se requiera la formación de evaluación al volante de vehículos ligeros.
3. Se deben considerar las evaluaciones anuales Peer Drive para aumentar la frecuencia de los comentarios si no se utilizan sistemas GPS o de comentarios electrónicos.

Formación de vehículos medios y pesados para conductores de la compañía:

Además de todos los requisitos de formación de los conductores de la compañía de vehículos ligeros, los operadores de vehículos medios y/o pesados deben incluir lo siguiente:

1. Formación de evaluación al volante en el vehículo correspondiente, como mínimo, cada tres años.
2. Se requiere una prueba de conducción de evaluación en un vehículo adecuado, con un comentador que anote cuestiones relevantes, cada año que no se requiera la formación de evaluación al volante.
3. Formación en clase o en línea en los dos años entre la formación de evaluación al volante.

-
4. Los conductores de vehículos de entre nueve y quince pasajeros deben contar con el respaldo de un permiso de conducir comercial. Se deben desarrollar requisitos de formación adicionales dirigidos a los conductores que transportan un gran número de personas (es decir, >9).
 5. La formación para los conductores de vehículos pesados debe incluir los elementos tratados en la formación para vehículos medios de forma que un operador de vehículos pesados con la formación adecuada también esté cualificado para manejar vehículos medios.
 6. Los/las esposos/as o parejas no están autorizados a conducir vehículos medios o pesados.

Formación para conductores de alto riesgo:

Los conductores identificados como de alto riesgo por los procesos de monitorización e identificación deben recibir:

1. una sesión de asesoramiento con el supervisor directo del conductor inmediatamente después de la clasificación del conductor de alto riesgo; y
2. formación de evaluación al volante o formación alternativa adecuada, según lo determine el supervisor del conductor tras consultar con el Departamento de Medio Ambiente, Seguridad y Salud (ESH) y la empresa dentro de los 90 días posteriores a la clasificación del conductor de alto riesgo; y
3. dos pruebas de conducción de evaluación dentro de los 12 meses posteriores a la clasificación del conductor de alto riesgo con la primera evaluación siendo dentro de los 30 días posteriores.

Formación para pruebas de conducción de evaluación:

Las pruebas de conducción de evaluación son oportunidades para que los gestores revisen las habilidades de conducción y las condiciones de los vehículos de forma individual con sus conductores de la compañía. Están destinadas a proporcionar comentarios inmediatos sobre las habilidades de conducción y a identificar áreas de mejora. La formación para pruebas de conducción de evaluación se proporcionará a los gestores. El gestor programará y realizará una prueba de conducción de evaluación dentro de los 15 días posteriores a que un empleado se convierta en conductor de la compañía. El supervisor directo del conductor deberá mantener listas de verificación de pruebas de conducción de evaluación firmadas durante un periodo de tres años.

Peer Drive:

Las Peer Drive son una oportunidad para seguir creando un ambiente de asesoramiento consciente sobre seguridad en el que las personas estén pendientes los unos de los otros y fomenten comportamientos seguros. Se requerirá una Peer Drive anualmente para cada conductor de la compañía. El conductor y el observador firmarán un registro de realización que mantendrá el supervisor directo del conductor durante un periodo de 3 años.

FORMULARIO DE EVALUACIÓN Y/O DE PEER DRIVE DE EJEMPLO

Habilidades de exploración de 360°	Compor tamient	Necesita mejorar	No observad
Ajusta los retrovisores para eliminar puntos muertos antes de empezar a conducir	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Explora delante, detrás y a ambos lados (360°) del vehículo mientras se conduce	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Comprueba los retrovisores trasero y laterales cada cuatro a ocho segundos mientras	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reacciona <i>pronto</i> a los riesgos de delante frenando o cambiando a otro carril	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sigue explorando 360° incluso cuando el vehículo está parado	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Explora 360° y se gira para ver por encima del hombro cuando va marcha atrás	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Puede describir “rutas de escape” adecuadas cuando conduce o esta parado	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Comentarios:

Habilidades de distancia de seguridad	Compor tamient	Necesita mejorar	No observad
Siempre mantiene al menos una distancia de seguridad de “dos segundos”	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aumenta la distancia de seguridad a entre cuatro y ocho segundos en condiciones	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aumenta la distancia de seguridad para compensar a los conductores que van pegados	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vuelve rápidamente a una distancia de seguridad segura si otro coche se adelanta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Utiliza las luces de cruce en la calzada para que el vehículo pueda ser visible para otros, es decir,	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reduce la velocidad en carreteras no asfaltadas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Se acerca a “vehículos lentos” con precaución	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cede el paso en intersecciones no señalizadas o con visibilidad reducida	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reduce la velocidad cuando pasa de carreteras asfaltadas a no asfaltadas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Comentarios:

Habilidades de intersección	Compor tamient	Necesita mejorar	No observad
Reduce, comprueba el tráfico que cruza y frena antes de pasar por intersecciones	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Evita entrar en intersecciones cuando el semáforo está en ámbar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cuando está parado, puede ver <i>claramente</i> dónde las ruedas traseras del coche de	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Señala la intención de girar con bastante antelación	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Al girar a la izquierda, espera a girar las ruedas hasta que todo el tráfico que cruza ha	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Espera dos segundos completos antes de entrar en una intersección después de que el	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Comentarios:

Habilidades de frenado	Compor tamient	Necesita mejorar	No observad
Está “listo para frenar” siempre que hay un problema <i>potencial</i> delante, o el semáforo “está en verde a punto de cambiar”.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Utiliza el “30 % del freno” para que el coche se detenga con suavidad en situaciones de	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Comentarios:

Recorrido en el vehículo:

- ☐ Buenas condiciones exteriores e interiores
☐ El exterior necesita mantenimiento
☐ El interior necesita mantenimiento

Firma del supervisor

Fecha

Firma del conductor

Fecha

Esta información se proporciona por gentileza de NETS a sus miembros y también al público general. Se proporciona “tal cual”, sin ninguna representación ni garantía de su exactitud, y ni NETS ni ninguna compañía contribuyente es responsable del contenido o uso de dicha información.

APÉNDICE B3: POLÍTICA SOBRE EL CONSUMO DE ALCOHOL Y DROGAS DE EJEMPLO

1. Los empleados que conduzcan deben cumplir los requisitos de las políticas de vehículos aplicables y ejercer la debida diligencia para conducir de forma segura. En ninguna circunstancia se permite a los empleados manejar un vehículo para la actividad de la compañía cuando alguna incapacidad provoque que el empleado pueda conducir de forma segura. Esta prohibición incluye circunstancias en las que un empleado está temporalmente incapacitado para manejar un vehículo con seguridad o debido al uso de drogas o embriaguez.
2. Cualquier acción disciplinaria como consecuencia del incumplimiento del requisito de conducción mientras estaba incapacitado se debe dirigir al Departamento de Recursos Humanos de la compañía para garantizar el cumplimiento de la normativa gubernamental.
3. Todos los empleados deben informar a su supervisor, en las 24 horas posteriores, todas las detenciones y arrestos en aplicación de la ley por conducir bajo los efectos del alcohol o drogas, intoxicado o incapacitado, mientras se conducía para realizar la actividad de la compañía en su vehículo personal o de la compañía según lo definido en esta política.
4. El incumplimiento tendrá como resultado una acción disciplinaria que podrá ser, e incluir, hasta el cese de empleo.
5. Para la incapacidad relacionada con el alcohol, la *incapacidad* se define por un nivel de alcohol del individuo, determinado por un alcoholímetro o un análisis de sangre, igual o superior al límite legal del lugar en el que estuviera conduciendo el empleado. Para los fines de esta política, el resultado se basará en los límites legales de alcohol en sangre y no requerirá una condena. Los empleados que se determine que estaban incapacitados debido a una colisión relacionada con el alcohol cesarán su empleo tras la primera infracción de esta política. Además, si una persona se niega a someterse a una prueba de sobriedad, de alcoholímetro o de alcohol en sangre sobre el terreno según lo requerido para la aplicación de la ley o por la compañía, dicha persona cesará en su empleo.
6. La determinación de la incapacidad por drogas ilegales o legales no autorizadas dependerá de una prueba aceptable y fiable de la droga en cuestión. No es necesario que haya una condena. Los empleados que se determine que estaban incapacitados por drogas ilegales o legales no autorizadas cesarán su empleo tras la primera infracción de esta política.
7. La incapacidad debido a medicamentos recetados legales o de venta libre se determinará por las pruebas aplicables, los informes de aplicación de la ley, el asesoramiento médico y cualquier otra información pertinente. Los empleados que se determine que conducían mientras estaban incapacitados debido a un medicamento recetado legal o de venta libre pueden estar sujetos a acciones disciplinarias de hasta e incluido el cese de empleo.

APÉNDICE B4: POLÍTICA SOBRE PERMISOS DE CONDUCTORES DE EJEMPLO

Requisitos para conductores:

1. Es una expectativa fundamental que todos los conductores cumplan toda la legislación gubernamental.
2. Es responsabilidad del conductor poseer un permiso de conducción válido y/o la clase de permiso correcta según los requisitos gubernamentales aplicables.
3. Además de cumplir las políticas de la compañía para la formación para conductores, se espera que los conductores tengan cualquier formación adicional necesaria para mantener cualquier permiso de conducción especializado, según lo requerido por la legislación local o la normativa de seguridad.
4. Los conductores son responsables de notificar a su supervisor directo en las 24 horas posteriores a cualquier citación (o incumplimiento) del vehículo a motor que los inhabilite para manejar un vehículo a motor.

Políticas y procedimientos de la compañía:

1. Debe haber un proceso para verificar que los conductores poseen un permiso de conducción actual y válido emitido por la autoridad gubernamental local que tenga jurisdicción y que el permiso es del tipo adecuado para el vehículo que se conduce.
2. Debe haber una política establecida para el uso autorizado de vehículos propiedad de la compañía o alquilados por esta.
3. Debe haber un método establecido para recopilar una aceptación anualmente de todos los conductores de que han revisado y comprenden la política de seguridad de vehículos actual.
4. En el momento de la contratación, los encargados de la contratación deben realizar las comprobaciones de antecedentes de los solicitantes y las comprobaciones de referencia de los empleadores anteriores. Estas comprobaciones deben incluir, entre otros, lo siguiente: número y gravedad de las infracciones con vehículos a motor, suspensión anterior del permiso, colisiones anteriores con vehículos a motor, experiencia y formación anteriores.
5. Debe haber un método para recopilar el permiso por escrito del conductor que permita a la compañía realizar comprobaciones periódicas de los registros del vehículo a motor si lo permite la legislación o autodivulgación de los registros de conducción.
6. Se deben mantener registros actualizados de la cualificación, los permisos, la formación y el rendimiento de todos los conductores.
7. Debe haber un método para clasificar los tipos y las frecuencias de incumplimientos del vehículo a motor que conllevarán posibles acciones disciplinarias o la suspensión de privilegios de conducción. Los trabajadores deben estar informados acerca de este sistema. Dicho sistema se puede utilizar para clasificar a los conductores en categorías de riesgo y proporcionar elementos del programa más intensivos para los conductores de mayor riesgo.

APÉNDICE B5: EJEMPLO DE POLÍTICA DE REQUISITOS DEL CONDUCTOR E IDONEIDAD PARA NUEVA CONTRATACIÓN

Criterios de investigación (en los últimos tres años)	Idoneidad para la contratación
A. alguna infracción de conducción relacionada con el alcohol y/o las drogas, incluida la conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas, o la conducción mientras estaba intoxicado. Esto incluye la negativa a someterse a pruebas.	No apto para la contratación
B. Suspensión o revocación de un permiso de conducción.	No apto para la contratación (el encargado de la selección de personal puede utilizar su criterio si la suspensión se debió a motivos administrativos y/o el solicitante puede aportar documentación de que su permiso de conducción es válido actualmente)
C. Abandono del escenario de un choque o un atropello con fuga según lo definido por la legislación del estado/provincia o país en el que se produjo la infracción.	No apto para la contratación
D. Culpable de un accidente mortal según lo definido por la legislación del estado/provincia o país en el que se haya producido el accidente.	No apto para la contratación
E. Cualquier combinación de tres o más incumplimientos o choques, mientras el vehículo estaba en movimiento, en los tres últimos años. La evaluación de idoneidad se basa en las fechas del incumplimiento real frente a cuándo se produjo la condena, o bien cualquier combinación de dos o más incumplimientos o choques, mientras el vehículo estaba en movimiento, en un periodo de seis meses. La evaluación de idoneidad se basa en las fechas del incumplimiento real frente a cuándo se produjo la condena.	No apto para la contratación

La información antes mencionada se puede recopilar y registrar de acuerdo con la legislación y la normativa locales.

En caso de que el proceso de investigación que utiliza los criterios anteriores no se pueda implementar debido al acceso limitado a los datos del vehículo a motor (es decir, citaciones o incumplimientos), o bien, debido al acceso restringido según lo dictado por la legislación o la normativa locales, la filial de la compañía debe implementar un proceso de investigación relacionada con alto riesgo que logre el mismo objetivo de la mitigación de riesgos.

El equipo de dirección mundial debe revisar los criterios de investigación alternativos (p. ej., criterios de clasificación de riesgos que utilizan valores de puntos predeterminados asignados a choques y/o incumplimientos) para garantizar que la designación de riesgo es adecuada para investigar conductores que presentan un historial de prácticas de conducción no seguras. Los criterios de investigación deben ser conformes a la legislación y la normativa locales aplicables.

APÉNDICE B6: DIRECTRIZ DE EJEMPLO PARA IDENTIFICACIÓN Y GESTIÓN DE CONDUCTORES DE ALTO RIESGO**Identificación de conductores de alto riesgo**

Un conductor de alto riesgo se define como un conductor de la compañía o esposo/a, pareja o dependiente autorizado que:

1. haya tenido tres o más colisiones no relacionadas y/o infracciones de tráfico en los tres últimos años, o bien
2. haya tenido dos o más colisiones no relacionadas y/o infracciones de tráfico en los seis últimos meses, o bien
3. haya abandonado de forma ilegal (según lo definido por la legislación local aplicable) el escenario de una colisión en los tres últimos años, o bien
4. haya sido hallado “culpable” (según lo definido por la legislación local aplicable) de una colisión mortal en los tres últimos años, o bien
5. se le haya suspendido o revocado el permiso de conducción en los tres últimos años, o bien
6. haya tenido una infracción de tráfico por conducción en condiciones de incapacidad en los tres últimos años, o bien
7. se haya identificado como de alto riesgo mediante el programa de comentarios de IVMS de la compañía.

Gestión de conductores de alto riesgo:

La gestión de conductores que se hayan identificado como “de alto riesgo” según los procesos de monitoreo y evaluación:

1. Deben participar en una nueva formación según lo descrito en la directriz de formación.
2. Los conductores de alto riesgo no pueden conducir vehículos medios o pesados.
3. Como mínimo, el registro del vehículo a motor del conductor (Motor Vehicle Record, MVR) de alto riesgo se revisará 12 meses después de la clasificación como conductor de alto riesgo.
4. Cualquier acción disciplinaria sobre un conductor de alto riesgo que no respete la intervención, rechace participar en los esfuerzos de intervención o se identifique reiteradamente como conductor de alto riesgo se debe dirigir al Departamento de Recursos Humanos.
5. La compañía puede llevar a cabo una acción disciplinaria, de hasta el cese, contra los conductores de la compañía que mantengan una clasificación de conductor de alto riesgo durante más de dos años.
6. Se debe prohibir a cualquier esposo/a o pareja identificado como de alto riesgo conducir un vehículo propiedad de la empresa o alquilado por esta.

Aunque una infracción de tráfico por conducción en condiciones de incapacidad que implica el consumo de alcohol, drogas ilegales o medicamentos recetados cuenta en la evaluación del estado de alto riesgo de un conductor, cualquier decisión o acción de la compañía en respuesta a dicha infracción se debe dirigir al Departamento de Recursos Humanos.

APÉNDICE B7: EJEMPLO DE POLÍTICA DE CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS

El objetivo de este documento es definir políticas que los contratistas o trabajadores temporales de [insertar nombre de la compañía] deben seguir para garantizar su seguridad al conducir vehículos de dos ruedas para los objetivos relacionados con la actividad de [insertar nombre de la compañía].

Seguridad de los vehículos de dos ruedas

Los vehículos de dos ruedas, o motocicletas, pueden llevar a las personas a destinos a los que los coches y camiones normalmente no pueden. Sin embargo, debido a su naturaleza, es relativamente más arriesgado maniobrarlos en la carretera.

Los siguientes requisitos se aplican a todos los trabajadores temporales o contratistas empleados por agencias, que conducen vehículos de dos ruedas para los objetivos de la actividad de [insertar nombre de la compañía]. NO se permite a los empleados de [insertar nombre de la compañía] utilizar vehículos de dos ruedas para la actividad de la compañía en ninguna circunstancia.

Requisitos generales

Los requisitos de seguridad de los vehículos de dos ruedas en un país deben incluir lo siguiente:

1. **Formación sobre el manejo seguro del vehículo:** todos los conductores deberán asistir y completar correctamente la formación de seguridad pertinente dirigida por instructores cualificados en un número de días estipulado de empleo con [insertar nombre de la compañía]. También deberán asistir a formación de actualización organizada por el coordinador de seguridad de vehículos o la dirección, con una frecuencia estipulada.
2. **Pasajeros:** solo se permite transportar a pasajeros en vehículos de dos ruedas con el permiso del coordinador de seguridad de vehículos Y solo si llevan el equipo de protección personal adecuado según lo definido anteriormente.
3. **Transporte de cargas:** no se permite el transporte de cargas pesadas en vehículos de dos ruedas. El transporte de equipaje o pertenencias personales más ligeras solo se puede permitir con el uso de contenedores específicos (p. ej., cestas, mochilas) que haya revisado el equipo de seguridad de vehículos para comprobar su capacidad para manejar la motocicleta con seguridad.
4. **Características o componentes de seguridad de los vehículos:** el coordinador de seguridad de vehículos debe asegurarse de que todos los vehículos de dos ruedas están equipados con las características y componentes de seguridad necesarios con el fin de que el vehículo funcione correctamente.

-
5. **Distancia máxima:** cada país debe definir la distancia máxima que una persona puede viajar en un vehículo de dos ruedas para realizar la actividad de la compañía durante un año.

Permiso de conducción y registro del vehículo

El coordinador de seguridad de vehículos debe asegurarse de que todos los conductores de vehículos de dos ruedas poseen un permiso válido y los documentos necesarios antes de emplearlos para la actividad de [insertar nombre de la compañía]. Todos los vehículos utilizados para realizar la actividad de [insertar nombre de la compañía] deben tener un registro válido, si lo requiere la legislación, y toda la documentación de registro necesaria.

Formación sobre seguridad de vehículos

Todos los conductores de vehículos de dos ruedas deben asistir a la formación proporcionada para ellos en un intervalo determinado necesario por el equipo de seguridad de vehículos o la dirección.

Equipo de protección personal (EPP)

Todos los conductores deben llevar un equipo de protección personal, requerido por el equipo de seguridad de vehículos o la dirección. Es obligatorio utilizar este EPP independientemente de la distancia, tiempo, terreno, ubicación y condiciones climáticas del viaje. El EPP debe haberse fabricado según el requisito de seguridad de la normativa local y comprobarse regularmente en busca de defectos.

El EPP y otros equipos de seguridad para todos los conductores de vehículos de dos ruedas deben cumplir los siguientes requisitos (los que aparecen **en negrita** son fundamentales):

- a. **Casco (entero)**
- b. **Protección para los ojos**
- c. **Chaqueta**
- d. **Coderas y rodilleras**
- e. Guantes de cuero
- f. Pantalones largos (resistentes a abrasiones)
- g. **Botas**
- h. Impermeable (dos piezas) según sea necesario

APÉNDICE C1: GESTIÓN DE FATIGA DEL CONDUCTOR

1. INTRODUCCIÓN

La fatiga del conductor es un factor que contribuye en un número considerable de choques de vehículos y muertes cada año. Es un tema especialmente importante que se debe tratar entre las personas que conducen por trabajo y traslado al trabajo. La fatiga nos hace estar menos alerta a lo que sucede en la carretera y ser menos capaces de reaccionar de forma rápida y segura si surge una situación peligrosa.

NETS recomienda que todas las organizaciones adopten políticas que establezcan que los empleados y conductores autorizados no puedan manejar un vehículo con un estado de fatiga o mientras estén tomando medicación recetada o de venta libre que pueda afectar de forma negativa a su capacidad para manejar de forma segura el vehículo. La gestión de la fatiga es una responsabilidad compartida de la organización y del empleado. La organización es responsable de informar a los conductores de cómo identificar la fatiga y los problemas de estado de alerta, así como de los medios adecuados para tratar este problema. Los empleados son responsables de seguir las políticas y directrices de la organización relativas a la gestión de la fatiga.

Mediante la gestión adecuada de la fatiga y la educación de los conductores y supervisores, los riesgos asociados a la fatiga del conductor se pueden minimizar. La forma más eficaz de gestionar los riesgos de fatiga del conductor es eliminar la necesidad de conducir: solo se deben realizar viajes en los que exista una necesidad empresarial clara y en los que no sean factibles alternativas como teleconferencia o videoconferencia.

En las secciones siguientes se presenta información útil para ayudar a los trabajadores a planificar y llevar a cabo una jornada laboral para minimizar el riesgo de fatiga del conductor al volante. Las organizaciones deben incorporar esta información en sus políticas y materiales de concienciación. Las organizaciones también deben desarrollar políticas de pernoctación que se apliquen a conductores que reconocen que están cansados.

2. HECHOS SOBRE LA FATIGA DEL CONDUCTOR

El sueño está regulado por dos sistemas orgánicos: *homeostasis del sueño/vigilia* y *reloj biológico circadiano*. Cuando hemos estado despiertos durante un largo periodo de tiempo, la homeostasis del sueño/vigilia nos indica que se acumula una necesidad de sueño y que es hora de dormir. Todos los adultos necesitan dormir entre siete y nueve horas ininterrumpidas durante la noche para sentirse bien descansados y funcionar a su plena capacidad.

Por otra parte, nuestros relojes biológicos circadianos internos regulan el tiempo de periodos de somnolencia y vigilia durante todo el día. El ritmo circadiano baja y sube a diferentes horas del día. Según la Fundación Nacional del Sueño (National Sleep Foundation) de Estados Unidos, el mayor sueño de los adultos se produce normalmente entre las 02:00 h y las 04:00 h y, por la tarde, entre las 13:00 h y las 15:00 h. Esto puede variar según se trate de una “persona de mañana” o una “persona de tarde”. La somnolencia que experimentamos durante estas “bajas circadianas” será menos intensa si hemos dormido suficiente y más intensa si hemos estado privados de sueño. Las horas del día en las que es probable que se produzcan “bajas

circadianas” también son las horas del día en las que el riesgo de colisiones tiende a ser más elevado.

Incluso si no se queda dormido, la conducción mientras está somnoliento o cansado implica que estará menos atento, sus tiempos de reacción serán más lentos y su capacidad para tomar decisiones se verá afectada. Las investigaciones han demostrado que la falta de sueño puede afectar al rendimiento al volante tanto o más que el alcohol. De hecho, los efectos de permanecer despierto durante 17 horas o más sobre el rendimiento al volante son equivalentes a los de una concentración de alcohol en sangre superior a los límites legales de Norteamérica y Europa. Es decir, conducir adormilado es como conducir borracho.

La falta de sueño conlleva una “deuda de sueño” y la única forma de compensar esta deuda es durmiendo. Hasta que no recupere las horas de sueño, corre un gran riesgo de tener un choque relacionado con la fatiga.

3. RECONOCIMIENTO DE LA FATIGA

Los siguientes son los indicios y síntomas más comunes de conducción cansado:

- A. Problemas para mantener la postura o la cabeza levantada
- B. Bostezos excesivos
- C. Ojos cansados, pesados o irritados
- D. Dificultad para concentrarse
- E. Dificultad para recordar los últimos kilómetros conducidos
- F. Salirse del carril, conducir por el arcén o cruzar la línea central
- G. Saltarse la salida
- H. Tocar una “banda sonora” en el lateral de la carretera
- I. Pérdida de atención debido a un microsueño (una pérdida no intencionada de atención que puede durar unos seis segundos o más).

Si experimenta uno o más microsueños o algún otro indicio de fatiga mientras conduce, deténgase inmediatamente en un lugar seguro y descanse antes de continuar el viaje.

Si experimenta con frecuencia los síntomas descritos anteriormente, puede que sufra un trastorno del sueño, como apnea del sueño. Los síntomas incluyen ronquidos fuertes seguidos de periodos repentinos de silencio, sueño inquieto y cansancio constante durante el día. Para saber más sobre las opciones de diagnóstico y tratamiento, consulte a su profesional sanitario.

4. ESTRATEGIAS PARA GESTIONAR LA

FATIGA Planificación previa al viaje

A. Descanso suficiente

1. Asegúrese de descansar de forma adecuada antes de conducir. La mayoría de adultos necesitan dormir entre siete y nueve horas ininterrumpidas cada día.
2. No programe actividades prolongadas relacionadas con el trabajo y no relacionadas con el trabajo antes de una conducción larga.
3. Intente irse a dormir y despertarse alrededor de la misma hora todos los días, incluso en los días no laborales. El mejor descanso se produce cuando las horas de sueños son constantes.
4. Si realiza ejercicio después del trabajo, deje pasar tres horas entre el final del ejercicio y la hora en que se va a la cama.
5. El alcohol y la cafeína pueden alterar los patrones de sueño y se deben evitar.

B. Planificación para evitar horas de conducción de alto riesgo

Intente evitar viajes por carretera largos o monótonos a horas del día en las que probablemente experimente “bajas circadianas” y, por lo tanto, pueda estar en riesgo de colisión o incidente relacionado con la fatiga: pronto por la mañana y las horas entre el almuerzo y media tarde.

C. Planificación de la ruta

1. Reduzca el tiempo de conducción planificando sus rutas de forma eficaz. Si es posible, planifique las paradas de la actividad en orden sucesivo para reducir la exposición a riesgos y los kilómetros conducidos.
2. Antes de salir de viaje, tenga en cuenta los siguientes factores que pueden constituir un riesgo: mantenimiento del vehículo (niveles de aceite y líquidos, neumáticos, etc.), condiciones de la carretera, tiempo y duración del viaje, terreno, meteorología, visibilidad, protección y seguridad personales, densidad del tráfico, presencia de animales, presencia o densidad de peatones, entorno, comunicaciones (si no son posibles en absoluto, realice llamadas antes de empezar el viaje) y disponibilidad de servicios de emergencia a lo largo de la ruta.
3. Si se le asigna un nuevo territorio, asegúrese de hablar con su supervisor sobre la forma más segura y eficaz de gestionar su rutina diaria.
4. Planifique a qué clientes visitará y las rutas que tomará. Deje un tiempo adicional para evitar prisas. Planifique visitas y rutas alternativas, en caso de que haya mucho tráfico o se encuentre con un evento imprevisto en la carretera.

D. Planificación de las horas de conducción y trabajo, así como de los periodos de descanso

Las siguientes recomendaciones para las horas de conducción, las horas de trabajo y los periodos de descanso están adaptadas a los empleados que conducen vehículos ligeros o medios y para aquellos para los que la conducción no es su tarea de trabajo principal. Son mucho más conservadoras que lo que se permite según los requisitos normativos para conductores profesionales que pasan todo su tiempo al volante.

1. Horas de trabajo diario máximas (conducción y no conducción): ocho horas, incluidos los descansos; se recomienda no superar las 40 horas (en una semana), incluidos los descansos.
2. Horas máximas consecutivas de conducción: dos horas. Realizar un descanso al menos cada quince minutos tras cada dos horas de conducción.
3. Tiempo mínimo libre (sin conducir): el tiempo mínimo libre después de ocho horas de conducción debe ser de al menos once horas.

E. Cálculo de tiempo de viaje

1. Antes del viaje, intente utilizar programas de asignación en línea para calcular el tiempo que tardará en viajar hasta y desde un destino. Nunca introduzca datos GPS en unidades GPS mientras conduce. Esto se debe realizar antes de su viaje o mientras está estacionado en un lugar seguro.
2. Programe una pernoctación cuando su plan requiera largas jornadas laborales. Antes de viajar, consulte con su supervisor si tiene alguna pregunta sobre las directrices de pernoctaciones.

Suponiendo una velocidad media de 45 millas o 72 kilómetros por hora y una jornada laboral de ocho horas, en la siguiente tabla se muestran las horas de conducción aproximadas para determinadas duraciones de viajes y se indica la relación entre la distancia conducida y el tiempo disponible para trabajar. En términos sencillos, cuantas más horas pase en la carretera, menos horas de trabajo tendrá disponibles y probablemente se encontrará más fatigado. Además de aumentar el nivel de riesgo, también es probable que afecte a la calidad potencial del trabajo que puede llevar a cabo.

Distancia del viaje (millas)	Distancia del viaje	Horas de conducción	Horas de trabajo que
45	72	1	7
90	145	2	6
135	217	3	5
180	290	4	4
225	362	5	3
270	435	6	2
315	507	7	1
360	579	8	0

Conducir durante cuatro horas o más (resaltado en amarillo) puede no ser el uso más seguro, económico y eficaz de su tiempo y conducir entre cinco y ocho horas (resaltado en rojo) indica que se tienen que considerar otras alternativas, como la realización de la reunión por teleconferencia, videoconferencia o tomar un vuelo.

F. Previsión de eventos y circunstancias no planificados

1. Al planificar su viaje, tenga en cuenta otros factores como las zonas de construcción, gran congestión y malas condiciones meteorológicas. Esto aumentará el tiempo de conducción y requerirá una concentración adicional, lo que en sí puede aumentar la fatiga. Asegúrese de dejar tiempo para estas interrupciones y téngalas en cuenta al determinar si está justificada una pernoctación.
2. Tenga presente que los cálculos de llegada al destino del GPS no tienen en cuenta los posibles retrasos, así que asegúrese de considerarlos como parte de su planificación del viaje.

En el trabajo y en la carretera

A. Flexibilidad de los tiempos de conducción

Si los eventos imprevistos aumentan su jornada laboral y/o su tiempo de conducción más allá de lo planificado, no intente seguir adelante con sus planes originales para el día. Es mejor pararse y pernoctar que arriesgarse a conducir cansado.

B. Gestión de la fatiga

La forma más eficaz de evitar la fatiga y la somnolencia mientras se conduce es tener la cantidad correcta de sueño de buena calidad. Sin embargo, si experimenta indicios de fatiga mientras conduce, realice los siguientes pasos:

Mejor opción: dejar de conducir: salirse en la siguiente salida o área de descanso.

1. Según la hora del día y la disponibilidad de alojamiento, considere la pernoctación.
2. De lo contrario, estacione el vehículo en un lugar seguro y duerma una siesta. Una siesta reparadora es de unos 20 minutos. (Las siestas de más de 20 minutos pueden tenerlo grogui durante 15 minutos o más después de despertarse).
3. Si viaja con un compañero de trabajo, cambie de conductor cuando pare para descansar.

Segunda opción: consumir cafeína.

El equivalente de dos tazas de café puede aumentar el estado de alerta durante varias horas. Suele llevar unos 30 minutos en entrar en el torrente sanguíneo. La cafeína está disponible en distintas formas (café, té, refrescos, bebidas energéticas, chicles, comprimidos) y en distintas cantidades. Por ejemplo, la cantidad de cafeína de una taza de café (unos 135 mg) es casi la misma que dos o tres tazas de té o tres o cuatro latas de cola normal o light. **Las investigaciones sugieren que la combinación de una siesta breve y el consumo de cafeína es una forma más eficaz de aumentar el estado de alerta que solo el consumo de cafeína.**

Las estrategias como bajar la ventanilla o escuchar música alta **no** son formas eficaces de gestionar la fatiga. Solo enmascaran temporalmente la fatiga.

Por su seguridad personal: asegúrese de que cualquier área en la que se detiene para echar una siesta es segura y está protegida (p. ej., aparcamiento de tienda bien iluminado y áreas de descanso designadas). Busque áreas con grandes volúmenes de tráfico de peatones; muchos delitos se producen donde hay pocos testigos. Apague el motor, oculte cualquier objeto valioso de la vista, bloquee las puertas y suba las ventanillas (dejando una ventilación para los días de calor y soleados).

5. OTROS FACTORES QUE DEBE TENER EN CUENTA

A. Uso de vehículo y horas de trabajo después de un viaje aéreo

El jet lag es una condición que los viajeros pueden experimentar cuando vuelan entre zonas horarias. Es probable que todos los empleados que viajen en avión internacionalmente, por la noche o en vuelos con un ajuste considerable de zona horaria o llegada tarde por la noche sufran jet lag y fatiga. Estos empleados no deben manejar un vehículo a motor después de periodos prolongados de viaje aéreo.

Consejos de seguridad vial para viajeros con jet lag:

1. No maneje ningún vehículo a motor inmediatamente después de llegar a su destino. Los riesgos de colisión pueden ser especialmente altos en lugares en los que la conducción es por el otro lado de la carretera o no está familiarizado con la señalización.
2. Evite alquilar un vehículo a menos que no haya ninguna otra forma de transporte compatible con los requisitos de la actividad, especialmente justo después de la llegada tras un largo viaje. Los servicios de traslado locales suelen ser una opción segura, fiable y rentable para el transporte por carretera a los hoteles, lugares de trabajo, casas y otros destinos. También se debe utilizar el tren expreso que enlaza con los aeropuertos cuando sea adecuado.
3. Si llega a casa tarde por la noche o pronto por la mañana después de un largo vuelo, organice que alguien venga a recogerle al aeropuerto o coja un taxi o transporte público.
4. Cuando los empleados lleguen pronto por la mañana después de un vuelo transatlántico u otro vuelo largo, se debe tener la consideración de dejarles un periodo de descanso adecuado antes de comenzar sus tareas de trabajo. Las horas invertidas viajando en avión se deben contar como parte del turno de trabajo.

B. Enfermedades

Esté informado sobre cualquier enfermedad que pueda influir en su capacidad para estar alerta mientras conduce (p. ej., diabetes, hipertensión, enfermedad cardíaca, depresión, apnea del sueño) y realice la planificación en consecuencia. Su profesional sanitario puede ayudarle a tratar de forma eficaz y responsable su situación. En última instancia, usted es responsable de tomar las precauciones adecuadas e informar a los Departamentos de Recursos Humanos o de Salud Ocupacional si tiene una enfermedad que puede poner en riesgo el manejo seguro de un vehículo mientras conduce para realizar la actividad de la compañía. (Se debe poner en contacto con el Departamento de Recursos Humanos si se requieren unas instalaciones de trabajo especiales o un trabajo alternativo).

Efectos sobre la salud de largos periodos de inactividad: trombosis venosa profunda

Las largas horas de conducción y largos periodos de viaje sin realizar actividades físicas también tienen efectos adversos sobre la salud. Los largos viajes en avión están asociados al riesgo de trombosis venosa profunda, que es una coagulación de la sangre que se forma de manera profunda en el organismo, normalmente en las piernas. Si se desprende un coágulo, puede viajar a los pulmones, provocando daños graves en los pulmones o la muerte. Para obtener consejos de prevención, visite <http://www.nhlbi.nih.gov/health/health-topics/topics/dvt/prevention.html>.

C. Medicamentos

Algunos medicamentos recetados y de venta libre pueden provocar somnolencia. Trate con su profesional sanitario o farmacéutico todos los efectos secundarios de los medicamentos. Asimismo, lea las etiquetas de los medicamentos de venta libre para averiguar si la somnolencia es uno de los posibles efectos secundarios. Si empieza con un nuevo medicamento, vea cómo dicho medicamento puede afectarle antes de tomarlo mientras conduce. Es su responsabilidad tomar estas precauciones. **No debe conducir nunca para realizar la actividad de la empresa u otras actividades si toma un medicamento que produce somnolencia.**

D. Estrés

El estrés y los conflictos laborales y del hogar pueden conllevar una dificultad para tener un sueño reparador y puede producir la privación de sueño e incapacidad para concentrarse en la tarea que se está realizando. Si sufre altos niveles de estrés o conflicto en el trabajo o en casa, póngase en contacto con un profesional de salud mental, su médico o el programa de asistencia al empleado de [INSERTAR NOMBRE DE LA COMPAÑÍA], si existe.

E. Comidas y bebidas

Se ha relacionado determinadas “comidas estimulantes” con un sueño deficiente. Evite consumir comidas grandes, picantes, saladas o grasas, especialmente en las tres horas anteriores a dormir. Las comidas que interfieren en el sueño incluyen comidas fritas, ajo, salsa de tomate y chocolate. Para obtener consejos sobre comer para energía sostenida, consulte “**Comer para energía sostenida**” (a continuación). La cafeína es un estimulante y no proporciona al organismo energía. Puede proporcionar una falsa sensación de energía y suprimir los indicios naturales de hambre.

La cafeína se debe consumir con moderación. Sus efectos tardíos incluyen cansancio, irritabilidad y niveles de energía comprometidos.

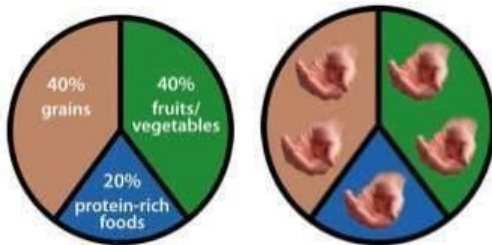
El alcohol es un depresor del estado de ánimo que aumentará los efectos de la fatiga. Beber alcohol antes de ir a la cama puede interrumpir el sueño, ya que afecta a los niveles de azúcar en sangre. **No conduzca nunca un vehículo después de consumir cualquier cantidad de alcohol.**

Comer para energía sostenida

El Human Performance Institute proporciona las siguientes recomendaciones con respecto a comer para energía sostenida:

Utilice la palma de la mano o puñado para calcular el tamaño correcto de la ración de cada grupo de alimentos en las comidas.

Imagine un plato, dividido en tres secciones como un símbolo de la paz. Hay espacio para cinco puñados: dos para grano, dos para frutas y/o verduras y uno para proteínas. Ahora imaginemos los puñados en un plato de desayuno. Quizá esté tomando un puñado de huevos revueltos, una tostada, un puñado de frutas del bosque frescas y una taza/un poco de zumo de naranja.



Saboree ese desayuno masticando la comida lentamente, bajando el tenedor entre cada bocado y entablando una conversación. Un desayuno de “cinco puñados” que se tome en la hora siguiente a despertarse hará arrancar su metabolismo para el día y proporcionará un equilibrio de nutrientes para sus necesidades fisiológicas.

El tiempo lo es todo. Para mantener de forma eficaz su energía durante todo el día, debe comer de forma ligera y a menudo. Entre comidas, puede necesitar un pequeño tentempié sano (entre 100 y 150 calorías como máximo) cada dos o tres horas, preferiblemente un tentempié con un bajo contenido glucémico como yogur, orejones de albaricoque, manzana o apio con mantequilla de cacahuete. Los tentempiés no están destinados a llenarle del todo; en su lugar, debe utilizarlos para llenar el hueco entre comidas y mantener sus niveles de energía.

Lo ideal es que nunca desee estar más de cuatro horas sin comer, así que planifique con antelación cuando viaje y recuerde que es el que controla su comida. Una buena nutrición es sencilla si recuerda comer de forma ligera, a menudo y utilizar la herramienta de medición de la mano.

Para obtener más información, visite el sitio web de Human Performance Institute en <http://www.hpoinstitute.com/>.

6. MATERIALES DE RECURSOS

A. “Informe técnico” sobre la fatiga del conductor

La [European Sleep Research Society](#) (Sociedad Europea de Investigación del Sueño) ha desarrollado un informe técnico titulado *Sleepiness at the Wheel* (Somnolencia al volante), que proporciona una buena descripción general de la evidencia científica relacionada con la conducción en estado somnoliento y sugiere métodos de comportamiento y basados en tecnología para tratar la fatiga del conductor en los marcos organizativos:

B. North American Fatigue Management Program (NAFMP) (Programa de Gestión de la Fatiga de América del Norte)

Desarrollado junto con el Departamento de Transporte de los EE. UU. y Transport Canada, el [North American Fatigue Management Program](#) (www.nafmp.com) proporciona cursos y materiales de recursos en línea gratuitos para ayudar a las transportistas en vehículos de motor, conductores y demás personas de la cadena de suministro a gestionar mejor la fatiga del conductor. Estos materiales se desarrollaron principalmente para el sector del transporte de mercancías, pero también resultan útiles para otras compañías cuyos empleados conducen por trabajo.

Los temas de NAFMP incluyen:

- Cómo desarrollar una cultura corporativa que respalde la reducción de la fatiga del conductor
- Educación sobre la gestión de la fatiga para conductores, familiares de conductores, ejecutivos y directores de empresas de transporte, transportistas o receptores y controladores
- Investigación y tratamiento de trastornos del sueño
- Conductor y planificación del viaje
- Tecnologías de gestión de la fatiga

C. Normativa sobre horas de trabajo y descansos de los Estados Unidos y la Unión Europea

Normativa de los EE. UU. para los operadores de camiones y autobuses grandes:

<http://www.fmcsa.dot.gov/rules-regulations/administration/fmcsr/FmcsrGuideDetails.aspx?menukey=395>

Información de la Comisión Europea sobre regulaciones de horas de conducción y trabajo:

http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/working_time_en.htm

APÉNDICE C2: GUÍA DE GESTIÓN DEL VIAJE

1. ¿Qué es la gestión del viaje?

La gestión del viaje es un proceso de planificación y ejecución de viajes de transporte terrestres necesarios de conformidad con todos los requisitos de salud, protección, seguridad y medio ambiente (HSSE). La gestión del viaje se puede dividir en tres fases:

A. Planificar el viaje

Los aspectos que se tratan en la planificación del viaje incluyen (entre otros):

- a. determinar si el viaje es necesario y cuándo conducir, incluidas las horas de descanso, conducción y trabajo;
- b. qué vehículo utilizar y si es adecuado y está en buenas condiciones;
- c. habilidades y competencias requeridas del conductor;
- d. qué ruta seguir y dónde realizar las paradas para descansar.

Un resultado clave del proceso de gestión del viaje es el plan de gestión del viaje (PGV). Normalmente un controlador, un gestor del viaje o un conductor compila el PGV. Antes de realizar el viaje, el conductor debe estar totalmente informado (o al tanto) del viaje y los riesgos asociados, incluidas las medidas de mitigación documentadas en el PGV.

B. Realizar el viaje

Los conductores son responsables de la realización de los viajes según el PGV acordado, pero puede que otros tengan también que desempeñar una función. Por ejemplo, el PGV puede incluir las preparaciones de un proceso de “hombre perdido” que los gestores del viaje pueden tener que iniciar. Esto es relevante cuando se conduce por áreas desérticas u hostiles, incluidas áreas sin cobertura de telefonía móvil.

C. Fin del viaje

El fin del viaje garantiza que los objetivos del viaje se han cumplido y permite aprender lecciones que pueden resultar útiles para mejorar el proceso de gestión del viaje y/o la planificación de viajes futuros.

2. ¿Por qué la gestión del viaje?

La gestión del viaje se utiliza para evitar consecuencias de HSSE de seguridad no deseadas de los viajes de transporte terrestres. Corresponde a los supervisores responsables de las personas que conducen para realizar la actividad de la compañía garantizar que haya un PGV preparado cuando sea necesario. Cualquier persona que conduzca un vehículo de la compañía o que conduzca para realizar la actividad de la compañía es responsable de cumplir los requisitos de un PGV cuando sea necesario.

Entre las consideraciones de un plan de gestión del viaje se incluyen:

A. Lugar de carga y descarga (si corresponde)

- Carga y descarga en el lugar, incluida evaluación y peligros del sitio
- Carga del vehículo (pasajeros, estabilidad de los productos para volumen y carga, riesgos de la carga)
- Tipo de vehículo necesario para realizar el viaje y buen estado para circular del vehículo

B. Preparación del conductor

- Periodos de conducción, trabajo y descanso
- Competencia e idoneidad del conductor, incluidas consideraciones sobre fatiga

C. Ruta autorizada

- Planificación de ruta (puede ser más larga que la más rápida o corta para evitar riesgos)
- Permite el cumplimiento de las horas de trabajo, conducción y descanso

D. Identificación de los riesgos y controles de la ruta

- Riesgos de seguridad generales, incluidos infraestructura del país, medio ambiente, estaciones, condiciones meteorológicas (polvo, nieve, hielo, lluvia, niebla), conducción de noche (visibilidad reducida), etc.
- Tenga en cuenta riesgos coyunturales como cierres de carreteras, intersecciones peligrosas, límites de velocidad, condiciones adversas de la carretera, puentes, gálibo, etc.
- Tenga en cuenta riesgos de seguridad específicos
- Prácticas de conducción locales, diferencias provocadas por los efectos de la hora del día y/o el día de la semana, eventos nacionales o religiosos, peatones y animales grandes en la carretera

E. Proceso de comunicación

- Planificación y cambios de ruta, preparación para respuesta de emergencia, desviaciones y llegada

Plan de gestión del viaje		Descripción de alto nivel <i>Visita del sitio por un asesor de HSE y GM y vuelta.</i>			Nombres de los pasajeros	¿Conductor alternativo?	
¿Es necesario el viaje? ¿Por qué?		<i>Sí, requisito contractual</i>			1 <i>Mike Smith</i>		
¿Se puede combinar con otro viaje? Si es así		<i>No, ningún otro viaje hoy</i>			2		
¿Es necesario conducir por la noche? Si es así,		<i>No</i>			3		
Nombre de la persona que actúa como gestor del viaje		<i>Joe Mitchell</i>			Número de teléfono: <i>12345678</i>		4
Fecha de salida	Hora de salida	Identificación del vehículo	¿Es adecuado el vehículo para el viaje?	Nombre del conductor principal (y compañía si es un contratista)	¿Son los permisos de conducción válidos para el vehículo y el país?	¿Hay formación de conducción defensiva para el conductor?	
<i>04/25/11</i>	<i>07:30</i>	<i>88-XT-VD</i>	<i>Sí</i>	<i>Dave River</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí (10/10/11)</i>	
Destino de la ruta/áreas de descanso			Hora de llegada	Hora de salida	¿Parada para descansar?	¿Se requiere contacto?	Riesgos conocidos del destino o áreas de descanso y medidas de mitigación, instrucciones específicas, p. ej.,
<i>Oficina de Smithtown, Saltflat</i>			<i>09:15</i>	<i>09:45</i>	<i>Sí</i>	<i>Sí</i>	<i>Reducir por trabajos en la carretera a 100 kilómetros, café Starbucks</i>
<i>Saltflat, instalaciones de Brownsville</i>			<i>11:00</i>			<i>Sí</i>	<i>Medidas de seguridad en las puertas de las instalaciones, se necesitan pases.</i>
¿Ha ido el viaje como se esperaba? Si no es así, ¿por qué?						Firma del conductor (a menos que el conductor también sea el gestor del viaje)	
<i>No. El viaje se retrasó por trabajos adicionales en la carretera entre Saltflat y las instalaciones. Hora de la llegada a las 11:25.</i>							

Respuesta ante emergencias	<i>(p. ej., datos de contacto, áreas remotas sin cobertura de GSM, etc.)</i>
<i>Gestor del viaje: 12345678; gestor de seguridad, John Wayne: 23456 6789; gestor de las instalaciones, Rob Keens: 34560987. Cobertura total de GSM.</i>	
Seguridad	<i>(p. ej., secuestro, atraco, casos de robo: carga, vehículo, etc.)</i>
<i>Starbucks en Saltflat famoso por el robo de vehículos. No dejar ningún artículo personal a la vista del público; bloquear el vehículo.</i>	
Ubicación y tiempos	<i>(p. ej., tiempos de conducción, impacto de la conducción de noche sin las luces de carretera adecuadas, conducción durante el ramadán, etc.)</i>
Entorno y circunstancias locales	<i>(p. ej., meteorología, condiciones de la ruta, riesgo de vuelco del vehículo, etc.)</i>
<i>Tráfico de terceros rápido entre Saltflat y las instalaciones. La carretera se estrecha en Smiths Gap. Se espera niebla en Smiths Gap. Reducir la velocidad y aumentar la distancia de seguridad para adaptarse.</i>	
Carga/descarga	<i>(p. ej., riesgos especiales como resultado del diseño de la base o ubicación del cliente, etc.)</i>
<i>Después de entrar en las instalaciones, el primer giro a la izquierda tiene una entrada al muelle de carga a la izquierda. Cuidado con el desplazamiento de vehículos pesados en esa zona.</i>	

APÉNDICE D1: LISTA DE VERIFICACIÓN DE INSPECCIONES DEL VEHÍCULO DE EJEMPLO

N.º DEL VEHÍCULO:	NOMBRE DE LOS CONDUCTORES	LECTURA DEL CUENTAKILÓMETROS (km):	N.º DE REMOLQUE: (si es pertinente)
EXTERNAS		INTERNAS	
SIN COMBUSTIBLE, ACEITE, PÉRDIDAS DE AGUA		INSTRUMENTOS Y MEDIDORES <ul style="list-style-type: none"> Nivel de combustible Presión de aceite Presión del aire (vehículos pesados) Ninguna luz roja de emergencia permanece encendida 	
COMPROBAR NIVELES DE LÍQUIDOS DE: <ul style="list-style-type: none"> Aceite de motor Líquido de frenos Líquido del embrague Líquido de la dirección asistida Líquido de la transmisión automática (si es pertinente) 		CONTROLES <ul style="list-style-type: none"> Bocina Frenos Limpiaparabrisas 	
COMPROBAR NIVELES DE AGUA DE: <ul style="list-style-type: none"> Niveles de depósito del radiador y de refrigerante Comprobar que el tapón del radiador está cerrado Niveles de los depósitos de los limpiaparabrisas Nivel de líquido de la batería 		AIRE ACONDICIONADO/AUDIO: <ul style="list-style-type: none"> Funcionamiento del aire acondicionado Funcionamiento del reproductor de audio 	

COMPROBAR SISTEMAS ELÉCTRICOS: <ul style="list-style-type: none"> • Limpieza de los bornes de la batería • Seguridad de la batería • Comprobar ubicación de los fusibles • Funcionamiento de las luces delanteras • Funcionamiento de las luces de freno • Funcionamiento de los indicadores • Funcionamiento de las luces de marcha atrás • Funcionamiento de las luces traseras de alta intensidad 		PARABRISAS/LIMPIAPARABRISAS <ul style="list-style-type: none"> • Limpiaparabrisas • Parabrisas: limpio y sin obstrucciones 	
COMPROBAR LAS GOMAS <ul style="list-style-type: none"> • Comprobar que los manguitos del radiador están bien sujetos • Comprobar las correas del ventilador • Comprobar que los limpiaparabrisas no están gastados • Neumáticos: comprobar que la presión es correcta • Profundidad del dibujo mínima de 1,6 mm • El patrón del dibujo coincide • Sin cortes profundos, bultos, protuberancias, desgarros ni exposición de la chapa 		ASIENTOS, CINTURONES DE SEGURIDAD Y ESPEJOS RETROVISORES <ul style="list-style-type: none"> • Posición del asiento y cinturón de seguridad del conductor • Asientos y cinturones de seguridad de los pasajeros • Espejos retrovisores 	
CARROCERÍA DEL VEHÍCULO <ul style="list-style-type: none"> • Sin daños • Seguridad de la carga • Luces y reflectores: claros 		EQUIPO DE EMERGENCIA <ul style="list-style-type: none"> • Chaleco y accesorios • Extintor de incendios • Kit de primeros auxilios • Triángulo de emergencia 	
		REMOLQUE (si corresponde) <ul style="list-style-type: none"> • Sin daños • Manguitos de los frenos • Conexiones eléctricas • Seguridad de acoplamiento 	

CUALQUIER OTRO DEFECTO OBSERVADO:

ESCRIBIR NADA AQUÍ SI NO SE HA DETECTADO NINGÚN DEFECTO	FIRMA DEL CONDUCTOR:
--	----------------------

INFORME ACEPTADO POR:.....

FIRMA:.....

APÉNDICE E1: ANSI/ASSE Z15.1–2012

SAFE PRACTICES FOR MOTOR VEHICLE OPERATIONS

Este estándar de consenso se desarrolló bajo la dirección de la American Society of Safety Engineers (Sociedad Americana de Ingenieros en Seguridad) y lo aprobó el American National Standards Institute (Instituto Nacional Americano de Estándares). Proporciona prácticas para el uso seguro de vehículos manejados en nombre de empleadores e incluye lo siguiente:

- Definiciones, gestión, dirección y administración
- Entorno operativo
- Consideraciones en torno al conductor
- Consideraciones en torno al vehículo
- Informe y análisis de incidentes

Estas prácticas se han diseñado para su uso por parte de aquellos que tengan la responsabilidad de la administración y el manejo de vehículos a motor como parte de las operaciones de la organización.

https://www.asse.org/shoponline/products/Z15_1_2012.php