



Seguridad de flota...¡Tocar la bocina!

¿Cómo se hace la selección de los choferes? ¿Dónde se encuentran choferes calificados? ¿Qué capacitación debería tener un chofer? Si su empresa tiene programas de capacitación y enseñanza para choferes, ¿en dónde se pone énfasis? ¿Qué necesita hacer un chofer para cumplir con los requisitos locales, estatales, federales e industriales?

Reglas de seguridad

Si usted maneja un vehículo de la empresa, ¿podría cumplir con lo siguiente?

1. No se arriesgue. Llegar seguro es más importante que llegar a tiempo.
2. Tomar bebidas alcohólicas mientras está conduciendo y conducir bajo la influencia de alcohol o drogas está totalmente prohibido.
3. Los choferes tienen que tener licencias válidas de acuerdo a los tipos de vehículos que operan y tienen que mantener las licencias con ellos todo el tiempo.
4. Hay que obedecer las leyes de tráfico siguientes.
 - Obedecer el límite de velocidad.
 - Observar el derecho de vía.
 - Mantenerse hacia la derecha.
 - No seguir muy cerca a los otros vehículos.
 - Usar señales para doblar siempre que doble.
 - Solamente conducir aquellos vehículos que está autorizado.
 - No recoja a los que piden a dedo en la calle o a los desconocidos.
 - Usar los cinturones de seguridad cuando se está moviendo el vehículo.
 - Verificar visualmente su vehículo todos los días.
 - Reportar inmediatamente a sus supervisores todos los accidentes.
 - Reportar todos los arrestos y condenas de tráfico sin perjuicio a si implica un vehículo de la empresa o un vehículo personal.
 - Respetar todos los Reglamentos de Seguridad de Transportistas Motorizados del Departamento de Transporte.

Orientación y capacitación de choferes

- **Introducciones** - Presentarle a los empleados nuevos, el personal clave de la gerencia, supervisores y compañeros de trabajo. Asegurarse que estén claros la organización y objetivos de la empresa.
- **Reportar al trabajo** - Cuándo, dónde y a quién reportar y los procedimientos para firmar o registrar la entrada al trabajo.
- **Normas de trabajo** - Las fechas y responsabilidades, proceso de análisis de registros de vehículos motorizados, evaluaciones de desempeño, programas de incentivo, beneficios, procedimientos disciplinarios, informe de accidentes de vehículos y procedimientos de análisis.
- **Previo al viaje** - Inspecciones en la carretera o previo al viaje - Cómo llevar a cabo e informar inspecciones y la importancia de corregir defectos previo a la salida.
- **Procedimientos de emergencia** - Manejar accidentes de vehículos en el lugar del accidente y procedimientos de informe de accidentes. Cómo manejar averías y otras situaciones de emergencia.
- **Reglas y reglamentos** - Las reglas de seguridad de la empresa, los reglamentos de seguridad de transportistas motorizados locales, estatales y federales.

- **Rutas y programas** - Condiciones de la carretera, áreas peligrosas y con densidad de tráfico, margen de altura, y restricciones de anchura.
- **Familiarización con el equipo** - Controles del operador, equipos de emergencia y equipos de seguridad.
- **Manejo de carga** - Tratando con embarcadores y consignatarios, manejo de facturas, verificando la carga y precauciones de protección y seguridad.
- **Equipos especiales** - Amarres de la carga, cabrias o tornos izadores, bombas y mangueras, etc.
- **Procedimientos al terminar un viaje** - Parquear y llenar de combustible un vehículo, terminación de los registros e informes, e inspecciones posterior al viaje.

Accidentes prevenibles

- **Los accidentes** ocurren debido a que el chofer ha violado una o más de las siguientes técnicas defensivas. ¡Memorizarlas!
- **Desempeño normal.** Los choferes respetan una interpretación estricta de las reglas, siempre y cuando la empresa se tome el tiempo y ponga el esfuerzo para asegurar que las interpretaciones se llevan a cabo consistente e imparcialmente.
- **Intersecciones.** Cada chofer responsable de acercarse, entrar y cruzar las intersecciones preparado para evitar accidentes que pudiesen ocurrir, debido a la acción de otros choferes.
- **Retrocediendo.** Casi todos los accidentes retrocediendo se pueden evitar. No se libera a ningún chofer de la responsabilidad de retroceder seguramente cuando está involucrado un guía en la manipulación.
- **Choques delanteros.** Sin perjuicio a la parada abrupta o inesperada del vehículo enfrente, un chofer puede evitar accidentes si mantiene una distancia segura todo el tiempo.
- **Choques traseros.** Frecuentemente, el resultado de las investigaciones indica que un chofer se arriesgó a que le dieran por detrás, por no mantener un margen de seguridad en su propia distancia de seguir.
- **Pasar un vehículo.** No pasar seguramente indica una decisión incorrecta y posible falta de considerar uno o más de los factores importantes que tiene que observar un chofer antes de intentar pasar.
- **Cuando otro vehículo lo está pasando.** Golpes de refilón y cortes que ocurren mientras que estén pasando a un chofer se pueden prevenir si el chofer cede al vehículo que está pasando desacelerando o moviéndose hacia la derecha.
- **Infracción en la carretera.** Un chofer seguro casi nunca es víctima de estar atrapado por otro chofer, cuando se esté cambiando de carriles. Similarmente, estar atrapado en tráfico que se une es una indicación de no tener la intención de ceder a otros vehículos o esperar una oportunidad que no haya tráfico.
- **Cruces a nivel.** Los choques con vehículos sobre rieles fijos, tal como trenes y vehículos de mantenimiento de rieles, pueden ocurrir en los cruces a nivel, en tráfico, en patios férreos o áreas de cambios, o en propiedad privada, son la responsabilidad del chofer.
- **Vehículos contrarios.** Es extremadamente importante verificar la acción del chofer de la empresa cuando el mismo está involucrado en un choque de frente o de refilón con un vehículo acercándose en el sentido opuesto. Se tiene que verificar cuidadosamente la ubicación exacta de los vehículos antes y en el punto del impacto.
- **Doblando.** Los movimientos de doblar, tal como operaciones de pasar, requieren la atención más precisa de un chofer profesional.

- **Accidentes de pasajeros.** Se pueden evitar todos los accidentes de pasajeros cuando son causados por conducir deficientemente. Aunque el incidente no sea un choque, hay que considerarlo evitable cuando su chofer para, dobla o acelera abruptamente.
- **Peatones.** Generalmente, los reglamentos de tráfico y decisiones de los tribunales favorecen al peatón que fue golpeado por un vehículo móvil.
- **Estado del tiempo.** Las condiciones adversas del tiempo no son excusas válidas para un accidente. La lluvia, nieve, neblina, aguanieve o pavimentos congelados solos nunca han causado un accidente.
- **Callejones, caminos de entrada y entradas de centrales.** El tráfico que se origina de éstos y otros lugares de intersecciones especiales deberían analizarse cuidadosamente para determinar que medidas tiene que tomar el chofer profesional para evitar un accidente.
- **Propiedad privada.** Cuando se espera que un chofer realice entregas en lugares fuera de lo común, tal como sitios de construcción o en caminos de entrada que no están construidos para soportar vehículos comerciales pesados, es la responsabilidad del chofer discutir las operaciones con las autoridades apropiadas.
- **Estacionamientos.** Generalmente, los lugares de estacionamiento no convencionales, estacionamientos doble, la falta de colocar dispositivos de advertencia, etc. son pruebas de juzgar que un accidente es evitable.
- **Fallo mecánico.** Cualquier accidente que se cause por un fallo mecánico que podía haberse detectado razonablemente por el chofer, pero se dejó sin atender, podría juzgarse como evitable.
- **Accidentes sin choques.** Muchos accidentes, tales como vuelcos, coleos o salirse de la carretera pueden ser el resultado de acciones de emergencia por choferes tratando de evitar un accidente.

Las REGLAS DE SEGURIDAD DE LA FLOTA son obligatorias por los reglamentos de choferes locales, estatales y federales. No pueden existir desviaciones de estos reglamentos adoptados por la empresa, y aplican a todos los choferes de la empresa, sin perjuicio al tipo de vehículo que opere. Se mueren anualmente un mínimo de 50,000 choferes. No sea el número 50,001.