

Prácticas recomendadas para mejorar la seguridad en el transporte de trabajadores.



Los accidentes ocurridos durante el transporte de trabajadores pueden involucrar un número considerable de personas, por lo que constituye un acontecimiento con alto potencial de pérdida y de alto impacto para las empresas y la sociedad.

Conscientes de la importancia de tomar medidas concretas para mejorar las condiciones de seguridad en nuestro país, la Cámara Chilena de la Construcción ha realizado un análisis de los accidentes con resultado de muerte que han ocurrido en empresas Socias CChC, sus Contratistas y Subcontratistas, en el transporte de trabajadores, durante la conducción en caminos con alto grado de dificultad.

Este análisis, sumado a la revisión de distintos estándares utilizados en la industria a nivel nacional* e internacional**, ha permitido definir una serie de prácticas recomendadas, las que pueden ser incorporadas por las empresas al momento de gestionar el transporte de sus trabajadores.

Dichas prácticas, no solo se enfocan en aquello que deben cumplir las empresas que brindan el servicio de transporte de pasajeros (y que debiesen ser exigidas por la empresa contratante), sino que también, en aquellas tareas de gestión que deben incorporar las empresas contratantes del servicio, como parte integral de su negocio.

* Estándares de Control de Fatalidades ECF 21 | Vehículos de Transporte de cargas y personas.CODELCO.

** Land transportation safety recommended practice. International Association of Oil & Gas Producers.

Prácticas recomendadas para mejorar la seguridad en el transporte de trabajadores.

La organización.



- Encargado de la gestión del riesgo.
- Elementos contractuales.
- Sistemas de registro.

El vehículo.



- Especificaciones.
- Sistemas de monitoreo.
- Mantenimiento preventivo.

El conductor.



- El conductor.
- Competencias y aptitud.
- Control de alcohol y drogas.
- Elementos de apoyo a la conducción.

El trayecto.



- Plan de ruta.
- Maniobras.
- Contingencias.

La organización.



Encargado de la gestión del riesgo.

Es recomendable que la empresa que contrata el servicio de transporte de trabajadores cuente con un plan de gestión del riesgo, que abarque a toda la organización, para garantizar que se implementa la política de gestión del riesgo y se integran en todas las prácticas y procesos de la organización.

El plan de gestión del riesgo se puede integrar en otros planes de la organización. La gestión del riesgo, requiere que la empresa que contrata el servicio de transporte de trabajadores, defina un Encargado de la gestión del riesgo*, persona que tiene la responsabilidad y autoridad para gestionar el riesgo en el transporte de trabajadores.

La persona designada, debe aceptar la responsabilidad, tener la autoridad, el tiempo, la formación y las habilidades necesarias para asumir sus responsabilidades, además de disponer de los recursos adecuados para verificar los controles, realizar el seguimiento de los riesgos, mejorar los controles y comunicar eficazmente a las partes interesadas, externas e internas, todo lo referente a los riesgos y a su gestión.

*ISO 31.000-2009. Dueño del riesgo: persona o entidad que tiene la responsabilidad y autoridad para gestionar un riesgo.

** Responsabilidad Completa de los riesgos: La gestión del riesgo optimizada incluye una responsabilidad exhaustiva totalmente definida y aceptada de los riesgos, los controles y las tareas de tratamiento del riesgo. Las personas designadas deben aceptar la responsabilidad completa, tener las habilidades necesarias, disponer de los recursos adecuados para verificar los controles, realizar el seguimiento de los riesgos, mejorar los controles, y comunicar eficazmente a las partes interesadas externas e internas todo lo referente a los riesgos y a su gestión.

Entre sus tareas se encuentran:

- Implementar y mantener el proceso de gestión del riesgo.
- Asegurar la idoneidad, la eficacia y eficiencia de todos los controles.
- Determinar los recursos necesarios para cada etapa del proceso de gestión del riesgo.
- Establecer los procesos de la organización, los métodos y las herramientas a utilizar para gestionar el riesgo.
- Mantener los procesos y procedimientos documentados, incluyendo el control documental de la o las empresas prestadoras del servicio.
- Mantener los sistemas de gestión de la información y del conocimiento.
- Definir y mantener los programas de formación.
- Gestionar de forma integral el contrato entre la empresa contratante y la empresa prestadora del servicio de transporte.



La empresa que brinda el servicio de transporte de trabajadores, además de las obligaciones que de acuerdo a la ley y reglamentos vigentes en Chile le correspondan, debe cumplir con aquellas cláusulas contractuales que se acuerden mutuamente con el contratante del servicio.

Entre estas cláusulas, se recomienda incluir las siguientes obligaciones contractuales por parte de la empresa que presta el servicio:

- Destinar al servicio de transporte contratado, el número de buses necesarios para llevar a cabo en forma adecuada el transporte de los trabajadores, debiendo agregar obligatoriamente, en el caso de que el número de trabajadores lo requiera, vehículos adicionales.
- Disponer de todo el personal necesario y capacitado, con competencias laborales certificadas, para otorgar la más completa, segura y correcta realización del servicio, debiendo tomar todas las providencias necesarias para dar cumplimiento a ello, tales como tener en sus listados sólo conductores que cumplan con los requisitos mínimos de experiencia en el rubro de transporte de pasajeros. Los conductores deben contar con experiencia en la ruta. De no ser esto posible, se debe contar con un programa de acompañamiento e instrucción en ruta, que aseguren un manejo prudente y seguro y con antecedentes de manejo exentos de condenas por accidentes o infracciones graves a la Ley de Tránsito.

- Entregar un listado actualizado con la cantidad de conductores, nombres completos, cédula de identidad, curriculum vitae, papel de antecedentes y hoja de vida de conductor, con evaluación psicosensotécnica vigente y aprobada. La empresa contratante del servicio podrá requerir que el personal de la empresa transportista se someta a una evaluación médica o examen de alcohol y drogas, cada vez que se sospeche de consumo de cualquiera de estas sustancias. El resultado positivo de un examen, o la negativa a someterse a éste, será motivo de inhabilidad inmediata del conductor para realizar el servicio de transporte, teniendo la empresa de transportes la obligación de su reemplazo inmediato por otro conductor profesional con su licencia vigente al día, para mantener los horarios convenidos.
- La empresa de transportes debe contar con un programa de prevención del consumo de alcohol y drogas auditable, y que su falta tendrá multas económicas que eventualmente podrían dar por terminado el contrato.
- Contar con un seguro que cubra el daño, riesgo o perjuicio, debido a lesiones, muertes, accidentes y pérdidas que afecten a los trabajadores transportados, a su personal o terceras personas, durante la prestación del servicio y que se produzcan en caso fortuito o que deriven de negligencia, acciones y/u omisiones de responsabilidad de la empresa transportista o su personal. Los seguros deben ser innominados y se debe acordar una cobertura mínima.

- Inspecciones aleatorias de la documentación de los conductores que podrán ser realizadas por personal de la empresa que contrata el servicio.
- Se debe establecer un sistema de monitoreo y de “resolución de conflictos”.

La organización.



Sistema de registro.

Todo vehículo de transporte, debe disponer de registro de control de viaje origen-destino (bitácora), dicho registro, debe ser complementario a un plan de ruta*.

Especial preocupación debe tomar la empresa que contrata el servicio, respecto al registro de los trabajadores que serán trasladados.

Es altamente recomendable, que se distribuya con anticipación al viaje, la ubicación de cada trabajador en los asientos del vehículo, quedando estrictamente prohibido el cambio de ubicación. Antes de comenzar el viaje, el conductor o un asistente, debe verificar que cada trabajador se encuentra haciendo uso del asiento que se le asignó.

*ver requisitos del plan de ruta en Práctica 4: el trayecto.

El vehículo.



Especificaciones.

Los vehículos deben ser aptos para el propósito, en función de una evaluación de uso y deben mantenerse en condiciones de funcionamiento seguras, de acuerdo con las especificaciones del fabricante y los requisitos legales.

Las exigencias para los vehículos que prestarán el servicio de transporte de pasajeros, deben ser como mínimo, las dispuestas por el Decreto 80 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.

“El transporte privado remunerado de pasajeros sólo podrá prestarse con buses y/o minibuses... se consideran minibuses aquellos vehículos con capacidad igual o superior a 7 asientos e igual o inferior a 17. Asimismo, se consideran buses aquellos vehículos con capacidad de 18 o más asientos, en ambos casos incluido el asiento del conductor.

Asimismo, el transporte privado remunerado de pasajeros podrá prestarse con Station Wagon y vehículos que cuenten con tracción en las 4 ruedas...”

Station Wagon.*

(Mínimo: 4 puertas; 6 asientos; 3 hileras de asientos; pasillo de acceso a asientos de segunda y última corrida).

Antigüedad máxima: 5 años

Kilometraje máximo: 150.000 km

Mini Bus. (Licencia A2)

(7 asientos =< Capacidad =< 17 asientos. 2.700 kg =< Peso Bruto =< 3.860 kg).

Antigüedad máxima: 5 años

Kilometraje máximo: 150.000 km.

* Artículo 21°.- Los conductores de vehículos destinados al transporte privado remunerado de pasajeros, deberán poseer licencia de conducir Clase A-2 o Clase A-3, según corresponda, según lo exigido en el artículo 12 de la ley 18.290.

Bus. (Licencia A3)

(Capacidad > 18 asientos Peso Bruto > 3.860 kg).

5 Antigüedad máxima: 5 años

Kilometraje máximo: 500.000 km

Bus Pullman. ** (Licencia A3)

(Mínimo: Sistema de Ventilación; Sistema de Calefacción; Cortinas o dispositivo de protección solar; Porta Equipajes).

5 Antigüedad máxima: 5 años

Kilometraje máximo: 500.000 km.

** buses del tipo "Pullman", definidos en la resolución N° 98, de 1986, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Adicionalmente a las exigencias técnicas según Decreto 80 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y/o estándares del mandante, se recomienda la inclusión de las siguientes condiciones técnicas en este tipo de servicio:

Indicador luminoso y sonoro de velocidad.

El uso de un sistema de velocímetro panorámico, al interior y exterior del vehículo, es una medida de control que permite, tanto a pasajeros como a otros usuarios de vehículos en la vía, verificar en forma instantánea el cumplimiento de la velocidad máxima de circulación del vehículo por parte del conductor.

Uso de sistema de audio video para pasajeros.

El uso de un sistema de audio video, tiene como finalidad permitir la entrega de información a los pasajeros:

- medidas de seguridad con las que cuenta el vehículo.
- medidas de seguridad que deben cumplir los trabajadores durante el viaje
- recordar el uso obligatorio del cinturón de seguridad.
- indicar los medios de comunicación existentes, en caso de que el pasajero requiera reportar conductas inseguras del conductor en el desplazamiento.

Uso de cámaras interiores.

El uso de cámaras interiores funciona como una medida disuasiva frente a los comportamientos antisociales, al mismo tiempo que tranquiliza a los pasajeros con su presencia discreta. También pueden servir como prueba en caso de incidentes a bordo.

Cinturones de seguridad

Todos los vehículos de transporte de trabajadores deberán contar con cinturones de seguridad originales de fábrica en todos los asientos.

Además de lo anterior, se recomienda la incorporación de algún sistema de alarma sonora que alerte en el caso de que alguno de los pasajeros desabroche su cinturón.

El uso de cinturón de seguridad es una exigencia legal, cuyo cumplimiento debe ser verificado. Los conductores y todos los pasajeros siempre deben usar el cinturón de seguridad mientras están en un vehículo en movimiento.

Es responsabilidad tanto del conductor y de todos los pasajeros:

- Siempre hacer uso del cinturón de seguridad.
- Verificar antes de iniciar el viaje, que su cinturón de seguridad funcione correctamente.
- Mantener el cinturón de seguridad debidamente abrochado mientras se encuentre en un vehículo en movimiento.
- Verificar que todas las personas en el vehículo estén usando el cinturón de seguridad adecuadamente antes de comenzar el viaje.
- Intervenir cuando los demás pasajeros no usen los cinturones de seguridad adecuadamente.

La normativa chilena, estipula que el uso de cinturón de seguridad es responsabilidad del pasajero. En el caso de que el cinturón no funcione, la responsabilidad es del propietario del vehículo. En ambos casos y al igual que en el caso de los autos particulares, la multa por no utilizar el cinturón es de 1,5 UTM.

Parabrisas

Debe ser de características inastillable y contar con lámina protectora contra impacto. Además, dicho parabrisas, debe contar con un sistema que permita reducir el encandilamiento que produce el resplandor de la luz solar.

Carrocería.

Todos los vehículos de transporte de trabajadores deben contar con carrocería certificadas por norma Sueca VVFS 2003:29; europea ECE R29 o equivalente.

Frenos.

Los buses que se utilicen para el transporte de trabajadores deben contar con cuatro sistemas de freno, dos de servicio y dos auxiliares:

- De servicio permanente (Top Brake).
- De servicio estacionamiento.
- Freno auxiliar hidrodinámico a la transmisión, tipo Voith o equivalente.
- Freno auxiliar de motor tipo Jacob o mariposa al escape.

Otras especificaciones recomendadas.

- Caja de transmisión automática.
- Sistema de aire acondicionado o climatizador
- Tacógrafo electrónico o Dispositivo Electrónico de Registro (DER).
- Bocina y alarma sonora de retroceso.
- Sistema automático, semiautomático o manual portátil de extinción de incendios.
- Baños (en este caso se debe contar con un “protocolo uso de baño en ruta”).

El vehículo.



Sistemas de monitoreo.

Los sistemas de monitoreo permiten entre otras cosas, verificar el comportamiento del conductor a través del uso de dispositivos electrónicos que registran datos sobre el comportamiento del conductor y el uso del vehículo (fecha, hora, velocidad, aceleración, desaceleración, uso del cinturón de seguridad, otros).

Por lo anterior, se recomienda que los vehículos estén equipados con un sistema de monitoreo, que registre los datos del viaje, los que deben usarse para proporcionar retroalimentación a los conductores e identificar oportunidades de mejora en su rendimiento.

Evidencia preliminar en el uso de este tipo de sistemas, sugiere que al ser capaces de proporcionar datos cuantificables que pueden identificar comportamientos de conducción de alto riesgo, pueden ser una herramienta efectiva para mejorar la seguridad en el transporte de pasajeros, cuando se seleccionan, instalan, mantienen y administran adecuadamente.

Los siguientes, son indicadores clave que deben ser medidos, de acuerdo con la frecuencia que se defina (por ejemplo, de manera semanal).

Exceso de velocidad.

El exceso de velocidad es uno de los factores que contribuye a la ocurrencia de accidentes. Con la reducción de la velocidad, un choque no siempre se puede prevenir, pero si es posible reducir la gravedad de las lesiones resultantes.

Frenado brusco.

El frenado brusco es un indicador de fatiga o conducción distraída, en la que el conductor sigue demasiado de cerca a otros vehículos o no mira lo suficientemente adelante.

Aceleración excesiva.

La aceleración rápida es un indicador de conducción agresiva o de apuro.

Conducción nocturna.

La conducción nocturna puede aumentar el riesgo, ya que, además de producir fatiga, expone al conductor a condiciones donde la visibilidad es limitada.

Extensión de las jornadas de conducción.

Un horario extendido de conducción puede ser muy peligroso, ya que puede provocar fatiga en el conductor. Siempre se debe verificar que los conductores han realizado un descanso adecuado.

En el caso de trayectos en los que el conductor deba ascender sobre los 3.000 m.s.n.m. y descender bajo dicha cota en la misma jornada laboral, se debe considerar la existencia de un protocolo de aclimatación.

Fatiga y somnolencia.

Considerar los datos que proporcione el sistema de monitoreo de fatiga y somnolencia.

El vehículo.



Mantenimiento preventivo.

Todo vehículo de transporte de trabajadores debe contar con un plan específico de mantenimiento preventivo, cuya exigencia mínima, debe corresponder a las recomendaciones dadas por el fabricante, agregando todo lo necesario que permita garantizar su disponibilidad en el contexto de la operación y evitar la ocurrencia de fallas inesperadas que puedan afectar la integridad física del personal involucrado y/o de la productividad.

Se exigirá, como mínimo, que una de estas mantenciones preventivas, sea efectuada de forma anual por el fabricante de la maquinaria o el representante oficial de la marca.



Las habilidades, el conocimiento y los comportamientos del conductor, tienen un impacto significativo en la seguridad de la conducción. Los conductores deben tener una licencia, capacitación y calificación adecuadas para operar el vehículo de manera segura:

Selección y reclutamiento.

- Licencia municipal vigente, con al menos 3 años de antigüedad, correspondiente al tipo de vehículo que conduce (clase).
- Hoja de vida de conductor sin infracciones por consumo de alcohol o drogas; o infracciones consideradas gravísimas con al menos 02 años de antigüedad, con un máximo de 04 infracciones en el historial del conductor.
- Exámen psicosenométrico y psicolaboral específico para el cargo

Todo conductor de vehículo de transporte de trabajadores debe tener una evaluación psicosenotécnica rigurosa, que lo declare apto para la tarea de conducir. Esta evaluación debe ser realizada o patrocinada por un organismo administrador de la ley 16.744, conforme a la normativa legal vigente y a la reglamentación interna aplicable.

Respecto a la evaluación sensomotriz y psicológica, el informe emitido por el organismo respectivo, debe incluir el detalle de:

1. los aspectos evaluados, indicando el nivel (aprobado/reprobado),
2. el valor alcanzado y,
3. la escala utilizada.

En ambos casos, solo podrán conducir vehículos de transporte trabajadores en faena, aquellos conductores que habiendo sido aprobados en todos y cada uno de los aspectos evaluados, además alcancen un puntaje dentro del superior al 75% de acuerdo a la escala utilizada para evaluar dicho aspecto, en cada aspecto evaluado.

- Exámen de droga, que incluya la identificación de 6 drogas: marihuana, cocaína, opiáceos, anfetaminas / meta anfetaminas, bensodiazepinas y barbitúricos, de acuerdo a periodicidad definida por la empresa, recomendándose que no sea un tiempo inferior a 6 meses.

Plan de formación.

Es importante verificar que la empresa que presta el servicio de transporte de pasajeros cuenta con un plan de capacitación y entrenamiento adecuado para conducir el vehículo específico. Este plan debe incluir a lo menos los siguientes temas:

- Principios de conducción a la defensiva.
- Conducción preventiva y control de emergencias.
- Familiarización con el vehículo, tomando en cuenta la dinámica de manejo del vehículo, la cantidad máxima de pasajeros, los límites de carga, dimensiones de los vehículos, entre otros aspectos.
- Capacitación en tareas básicas o preventivas realizadas por los conductores para la intervención de vehículos
- Capacitación a conductores en inspección de equipos (pre-uso).
- Capacitación de conducción operación invierno cuando se requiera.
- Curso o instrucción en sistema de conducción y frenado (uso de freno motor más retardador, uso frenos de servicio), certificado por el representante de la marca del vehículo.

El conductor de vehículo de transporte de trabajadores deberá rendir y aprobar una prueba práctica, acorde a las exigencias y contexto del Centro de Trabajo donde conducirá. Además, los nuevos conductores de vehículos de transporte de trabajadores, deberán pasar por un proceso de familiarización, recomendándose un periodo mínimo de dos semanas como acompañante en trayectos que realice un conductor de mayor experiencia en la faena.



Los conductores deben estar preparados y completamente alerta mientras operan un vehículo. Para asegurar el estado óptimo del conductor, este debe ser evaluado/ examinado, para asegurarse de que esté en condiciones de conducir y pueda operar un vehículo de manera segura.

Se debe definir un formato de evaluación, que será aplicado regularmente a los conductores, para asegurarse de que tienen la capacidad funcional para operar un vehículo de manera segura. Los contenidos mínimos de dicha evaluación de aptitud, deben ser los siguientes:

- Fuerza de la parte inferior del cuerpo, rango de movimiento, movilidad y coordinación para usar controles de vehículos operados con el pie.
 - El conductor puede caminar a la evaluación sin ayuda física de otra persona o dispositivo de soporte.
 - No hay pérdida (total o parcial) de una pierna o pie.
 - Sin temblores excesivos, temblor, debilidad, rigidez o parálisis.
- Fuerza de la parte superior del cuerpo, rango de movimiento, movilidad y coordinación para usar controles de vehículos manipulados y girar la cabeza
 - El conductor puede girar la cabeza y la parte superior del cuerpo hacia la izquierda y hacia la derecha, y tiene pleno uso de los brazos y las manos.

- No hay pérdida (total o parcial) de un brazo.
- No hay pérdida de una mano o un dedo, lo que interfiere con el agarre adecuado.
- Sin temblores excesivos, temblores, debilidad, rigidez o parálisis.
- Capacidad para escuchar otros dispositivos de tráfico y advertencia de vehículos.
 - El conductor puede escuchar la voz hablada normal durante una conversación, con o sin audífono.
- Capacidad de ver las condiciones de tráfico, peatones y señales de tránsito.
 - El conductor puede cumplir con los requisitos de visión aplicables al pasar el examen de visión o presentar evidencia de pruebas similares por parte de un especialista en visión.
- Habilidades cognitivas: pensar, comprender, percibir y recordar.
 - La persona exhibe habilidades cognitivas.
 - Responde a preguntas e instrucciones
 - No hay desorientación evidente.

- Capacidad de responder a los estímulos: conciencia normal y control corporal.
 - La persona exhibe un estado de conciencia normal y control corporal.
 - No hay pérdida de control corporal que implique movimientos involuntarios del cuerpo.
 - No hay una desorientación obvia.
- Capacidad para mantener un estado social, mental y emocional normal.
 - La persona no exhibe un comportamiento hostil y / o agresivo, o está fuera de control.
 - No hay desorientación obvia.
- Cumplir con las restricciones que sean emitidas en su licencia de conducir municipal (lentes opticos, audifonos, etc).



Bajo ninguna circunstancia, el conductor puede operar un vehículo bajo la influencia del alcohol, las drogas o los narcóticos (incluidas las sustancias ilícitas), o mientras toma medicamentos que podrían afectar su capacidad para operar el vehículo de manera segura.

La prevención de este tipo de conductas es esencial para un trayecto seguro, por lo cual, se recomienda a la empresa contratante, que verifique que la empresa que presta el servicio, cuente con una política de empresa y haya implementado protocolos de apoyo preventivo primarios y/o secundarios.

Prevención primaria:

- Información, educación y formación.

Se debe contar con programas que contengan información sobre los efectos físicos, psicológicos, sociales y de seguridad del abuso de sustancias

- Prueba de sustancias previa a la contratación.

Siempre que sea legalmente permitido, las pruebas de sustancias previas a la contratación son útiles para evitar el empleo de personas con problemas de abuso de sustancias ilícitas.

- Prueba de sustancias previo al inicio del servicio.

Siempre que sea legalmente permitido, realizar pruebas diarias antes del trabajo para ciertas sustancias (alcohol y drogas).

Prevención secundaria.

- Auto-denuncia voluntaria.

Una buena práctica es ofrecer la oportunidad de trabajadores que creen tener problemas con este tipo de sustancias, lo hagan saber y se les ofrezca apoyo, rehabilitación y mantención del empleo.

- Pruebas aleatorias o periódicas sin previo aviso.

Se pueden realizar pruebas aleatorias o periódicas sin previo aviso para confirmar el estado libre de sustancias ilícitas en los trabajadores o para identificar el abuso de sustancias antes de que se produzca un incidente.

- Inspecciones.

La inspección de las instalaciones de la empresa puede tener implicaciones legales y sociales, sin embargo, la búsqueda de indicios de consumo de sustancias ilícitas, puede actuar como una herramienta de detección y también como un elemento disuasivo

- Responsabilidad compartida de trabajadores y la administración.

Tanto trabajadores como la administración de la empresa, deben vigilar y ser capaces de reconocer cambios en el desempeño y comportamiento individual de trabajadores que puedan estar indicando el uso de sustancias ilícitas.

El conductor.



Elementos de apoyo a la conducción.

Todo conductor de vehículos de transporte de trabajadores, de acuerdo a un análisis de riesgos, debe usar el o los dispositivos de alerta temprana para detectar fatiga y/o somnolencia, antes y durante la conducción, los cuales pueden ser:

- Sistema de alerta proactiva (tipo SmartCap).
- Cámara frente a conductor.
- Sensor de monitoreo de líneas de ruta (tercer ojo).
- Sensor de proximidad.
- Sensor en puntos ciegos.

Los conductores deben concentrar su atención en conducir y evitar distraerse con otras tareas o actividades. Por ello, no deben usar su teléfono, enviar o leer mensajes de texto, o utilizar el teléfono móvil con manos libres o una radio bidireccional mientras conduce un vehículo, ya que todas estas acciones aumentan el riesgo de perder el control del vehículo.

En caso de una urgencia, si es necesario realizar una tarea que no sea de conducción, el conductor debe encontrar un lugar seguro para detenerse.

El conductor del vehículo no debe exceder en ningún momento la velocidad máxima permitida, ya que el exceso de velocidad incrementa el peligro de perder el control del vehículo. Por ello debe mantener el vehículo por debajo de la velocidad máxima permitida para el camino por el que circulan y seguir las indicaciones de las señales de tránsito y las instrucciones del plan de ruta. De igual forma, debe ser capaz de ajustar la velocidad a las condiciones prevaletientes.

La participación de los pasajeros en el control del comportamiento del conductor es clave para mantener la seguridad durante el desplazamiento.

El trabajador/pasajero debe prestar especial atención si el conductor incurre en alguna de las siguientes conductas:

- Exceso de velocidad.
- Frenado brusco.
- Aceleración excesiva.

En primera instancia, el trabajador/pasajero debe comunicar estas conductas al asistente del transporte. En caso de reiteración, debe comunicarse a través del medio indicado en el vídeo expuesto antes del inicio del viaje.

Sin perjuicio de lo anterior, semestralmente se deberá evaluar el desempeño de cada conductor, para lo cual deberá considerarse como obligatorio los siguientes elementos:

- Participación del conductor en incidentes reportados.
- Incumplimiento de reglas por parte del conductor.
- Desempeño general medido a través de encuestas de satisfacción aplicadas en forma aleatoria a los trabajadores que hayan hecho uso del servicio de transporte.
- Informes, cartas u otros medios de comunicación hechos llegar por representantes de Comités Paritarios, Sindicatos u otras asociaciones de trabajadores que hagan referencia al desempeño del conductor evaluado.

El trayecto.



Plan de ruta.

Un plan de ruta, es un elemento que ayuda a que el conductor pueda realizar un viaje exitoso y llegar de manera segura. Un viaje exitoso se mide por la ausencia de incidentes o retrasos debido a un evento vehicular.

La confección de este plan de ruta, debe realizarse en base a una evaluación de riesgo, donde deben identificarse controles que sean proporcionales y apropiados para las exposiciones identificadas.

Esta revisión puede realizarse periódicamente y geográficamente para un área determinada como un entorno de conducción conocido o puede ser ruta específica nueva.

El plan de ruta debe ser realizado de forma integral y completado inmediatamente antes del viaje.

La evaluación de riesgos para el diseño del plan de ruta, debe considerar como mínimo los siguientes parámetros:

- Número de vehículos y pasajeros.
- Distancia desde el punto de inicio a destino.
- Condiciones del camino (pavimento/ripio/tierra/otros)
- Horario de conducción (conducción durante día y/o noche).
- Condiciones climáticas presentes.
- Medios de comunicación requeridos
- Habitualidad del viaje (periódico / ocasional).
- Evaluación del contratista que prestará el servicio.
- Horas del conducción efectiva y duración del viaje
- Potenciales zonas de peligro (quebradas/zonas de protestas, otros).
- Cambios en altura geográfica que puedan influir en la conducción.
- Zonas de descanso.
- Zonas de detención programadas.



Es indispensable asegurarse que se han establecido zonas en las que los peatones estén "fuera de peligro" al momento de realizar las maniobras necesarias para estacionar el vehículo. Para ello, es necesario previamente definir estas zonas de seguridad para los pasajeros, la cual debe ser diseñada para minimizar la necesidad de realizar maniobras de reversa del vehículo.

Responsabilidades de supervisores y conductores:

- Diseñar la zona de seguridad y estacionamiento del vehículo de acuerdo a las condiciones del punto de partida y llegada a destino.
- Confirmar que el acceso a las áreas que presentan peligro está restringido, bien marcado y que se colocan barreras.
- Asegurarse de que solo el personal autorizado trabaje en una zona restringida.
- Confirmar que todos los métodos de señalización y las comunicaciones sean acordados y entendidos.
- Asegurarse de que el sitio esté bien iluminado y / o que se use ropa de alta visibilidad.
- Verificar antes de comenzar, y durante una maniobra de marcha atrás, que el camino esté libre de obstrucciones y que nadie esté "en la línea de fuego".
- Seguir las instrucciones del banderero o la persona a cargo de apoyar las maniobras del vehículo (cuando se requiera).

Responsabilidades de los pasajeros:

- Ubicarse en la zona de seguridad definida para los pasajeros.
- Seguir las instrucciones del banderero o de la persona a cargo de los movimientos del vehículo.
- Confirmar con la persona a cargo que es seguro ingresar en la zona restringida (cuando corresponda).
- Asegurarse de que el conductor de un vehículo en movimiento lo vea.
- Uso de su cinturón de seguridad.
- No distraer al conductor
- No beber alcohol o consumir drogas en la ruta
- Comportarse de forma prudente y adecuada
- Informar al conductor sobre alguna anomalía que detecte, siempre con respeto.



Todo proveedor del servicio de transporte de trabajadores debe contar con un plan de contingencia, el cual debe estar en conocimiento del conductor del vehículo y de los trabajadores que harán uso del servicio. Dicho plan debe detallar entre otros:

- Que ocurre cuando un vehículo de transporte presenta desperfectos mecánicos. El tipo de reparaciones que podrán realizarse en terreno y cuáles ameritan el retiro del vehículo para efectuar las reparaciones en taller (por ejemplo: cambio de neumático, cambio de ampolleta, cambio de espejo lateral, otros).
- Las acciones que permitan cambiar el bus, o el conductor (en caso de ser necesario), y tener adicionalmente un sistema de monitoreo en ruta con escoltas que asegure el servicio.
- El detalle de las acciones para las cuales el conductor está capacitado para realizar y aquellas que no puede realizar (por ejemplo, cambio de neumáticos, otros).
- La obligación de detenerse en caso de ser requerido por los trabajadores que hacen uso del servicio de transporte.

En caso de detenciones por emergencia u otra razón en la vía o lugares anexos a ella, el conductor al descender del vehículo, debe usar un chaleco de alta visibilidad, de acuerdo a la normativa legal vigente.

Todo vehículo de transporte de trabajadores debe contar con un número de teléfono de emergencia, el cual deberá estar debidamente identificado en la cabina y al interior del vehículo en un lugar visible para todos los trabajadores que hacen uso del servicio de transporte.

Todo vehículo de transporte, deberá disponer de un sistema de radio bidireccional de comunicaciones, el cual debe contar con frecuencia control del lugar de trabajo, manteniéndose en esta frecuencia mientras transita por los caminos de lugar, sin perjuicio de sintonizar frecuencias específicas en forma esporádica y según necesidad operacional.

