

El Reporte de CSA 2010

PREGUNTAS FRECUENTES

PÁGINA INFORMATIVA

1. ¿Qué es CSA 2010?

CSA 2010 es el acrónimo de *Comprehensive Safety Analysis 2010* y es una importante iniciativa de la Administración Federal de Seguridad de Autotransportes (FMCSA) que ha sido establecida para mejorar la efectividad de los programas de acatamiento y aplicación de la ley de la FMCSA. Su objetivo final es lograr una mayor reducción de la cantidad de accidentes de camiones y autobuses, heridos y víctimas fatales, y a la vez utilizar de manera eficiente los recursos de la FMCSA y de las agencias estatales colegas.

2. ¿Por qué se está implementando la iniciativa CSA 2010?

El Análisis Integral de Seguridad 2010, en adelante CSA 2010, está siendo implementado para optimizar la utilización de los recursos de la FMCSA en la identificación de aquellos choferes y autotransportistas que plantean problemas de seguridad y para intervenir y ocuparse de dichos problemas tan pronto como se hagan aparentes. La FMCSA cree que la iniciativa CSA 2010 será de utilidad para que la Agencia pueda evaluar el desempeño en materia de seguridad de un segmento más amplio de la industria del autotransporte y para intervenir a más transportistas con el fin de cambiar los comportamientos inseguros con una mayor anticipación.

3. ¿Qué es el Modelo Operacional?

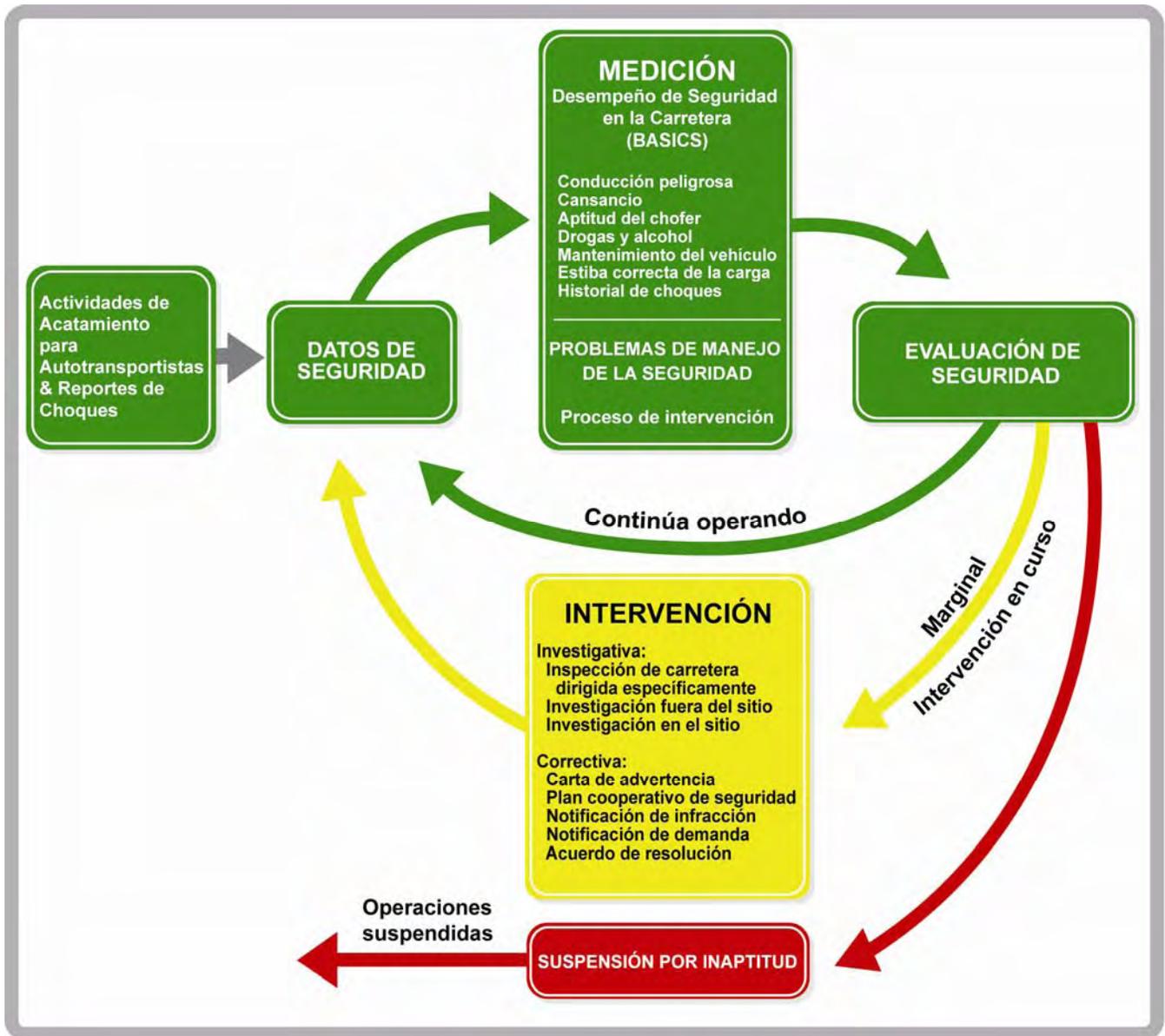
El Modelo Operacional es la nueva manera en que la FMCSA y las agencias estatales colegas aplicarán los programas de acatamiento y aplicación de la ley. A diferencia del modelo operacional previo utilizado por la Agencia, CSA 2010 está caracterizado por (1) un sistema de medición más integral, (2) una metodología de determinación de aptitud en materia de seguridad basada en los datos del desempeño de seguridad y no necesariamente vinculada a una inspección de conformidad realizada en el lugar, y (3) un más amplio conjunto de intervenciones progresivas. El gráfico que se presenta a continuación ilustra el mecanismo de interacción de los principales componentes de CSA 2010.

4. ¿Qué son las BASICs y cómo se utilizan en CSA 2010?

Las BASIC's, acrónimo de *Behavioral Analysis and Safety Improvement Categories*, son las siete categorías de datos de comportamiento disponibles a través del Sistema de Administración de Información del Autotransporte o MCMIS (*Motor Carrier Management Information System*). Las categorías de comportamiento que pueden originar choques son: conducción peligrosa, conducción en estado de cansancio, aptitud del chofer, consumo de drogas y alcohol, mantenimiento del vehículo, carga/estiba incorrectas e historial de choques. Estos datos son ponderados de manera diferente sobre la bases de su causalidad de choque, pero todos ellos forman parte del Sistema de Medición de Seguridad del Modelo Operacional (SMS) de CSA 2010 y son recolectados por medio de las actividades de control de desempeño en materia de seguridad desarrolladas en la carretera que incluyen inspecciones en la carretera, control de tránsito, proceso de intervención, y choques.



MODELO OPERACIONAL DE CSA 2010



5. ¿CSA 2010 considerará el desempeño en materia de seguridad del transportista y el del chofer?

Sí, se supervisará el desempeño en materia de seguridad tanto del chofer como también el del transportista. La FMCSA está diseñando dos Sistemas de Medición de Seguridad – uno para transportistas, llamado Módulo de Medición de la Seguridad del Transportista o CSM (*Carrier Safety Measurement Module*), y otro para choferes, llamado Módulo de Medición de la Seguridad del Chofer o DSM (*Driver Safety Measurement Module*). Ambos sistemas se encuentran en la fase prototípica y serán utilizados como un elemento de apoyo de la Prueba del Modelo Operacional.

6. ¿Cuál es la diferencia entre el sistema SafeStat y el nuevo Sistema de Medición de Seguridad o SMS?

Existen seis importantes diferencias entre el nuevo Sistema de Medición de Seguridad SMS y el sistema de medición actual de la Agencia llamado SafeStat:

- El sistema SMS está organizado en siete comportamientos específicos (BASICs) mientras que el sistema SafeStat está organizado en cuatro Áreas de Evaluación de Seguridad (SEAs) generales.
- El sistema SMS identifica los problemas de seguridad dentro de la misma estructura dentro de la cual CSA 2010 trata los problemas, mientras que el sistema SafeStat prioriza someter a una inspección de conformidad a los transportistas que que tiene un diseño estándar aplicable a todos los casos.
- El sistema SMS utiliza todas las infracciones basadas en las inspecciones de seguridad, mientras que el sistema SafeStat solamente utiliza las infracciones de fuera-de-servicio y algunas determinadas infracciones de circulación.
- El sistema SMS usa un mecanismo de ponderación del riesgo de las infracciones, y el sistema SafeStat no contiene este elemento.
- El sistema SMS tiene un impacto sobre la determinación de aptitud en materia de seguridad de una entidad, mientras que el sistema SafeStat no tiene ningún impacto sobre la calificación de aptitud en materia de seguridad de una entidad.
- El sistema SMS evalúa a choferes y transportistas individuales, mientras que el sistema SafeStat solamente evalúa a los transportistas.

7. ¿Cuándo se realiza una intervención para un transportista?

Las intervenciones para transportistas están diseñadas para ser implementadas progresivamente, incrementando su nivel de severidad e interacción con los autotransportistas y sus choferes. El objetivo propuesto es utilizar las intervenciones para abarcar a un mayor segmento de la industria del autotransporte. El proceso de intervención es activado por: (1) deficiencia en una o más categorías de comportamiento BASICs, (2) un alto indicador de choques, o (3) una demanda o accidente con víctimas fatales. La selección de la intervención está influenciada por (1) el nivel de desempeño en materia de seguridad, (2) el estatus de transportista de materiales peligrosos o de pasajeros, y (3) el historial de intervenciones.

8. ¿Cuáles son las medidas de intervención para los transportistas?

Las intervenciones para los transportistas (listadas de acuerdo a su orden de severidad) son las siguientes: (1) carta de advertencia, (2) inspección de carretera dirigida específicamente, (3) investigación fuera del sitio, (4) investigación en el sitio dirigida específicamente, (5) plan cooperativo de seguridad, (6) notificación de infracción, (7) investigación integral en el sitio, (8) notificación de demanda /acuerdo de resolución y (9) inapto - suspensión.



9. ¿Cuáles son las diferencias que existen entre las inspecciones de conformidad y las intervenciones de CSA 2010?

Existen cinco importantes diferencias entre las intervenciones de CSA 2010 y las inspecciones de conformidad de la FMCSA en vigor:

Generalmente, las inspecciones de conformidad (CR, en inglés) se desarrollan en el mismo lugar en el cual el transportista desarrolla sus actividades comerciales y se utilizan como una herramienta de aplicación generalizada para tratar aquellos temas que pueden no constituir un problema global de seguridad, mientras que las intervenciones realizadas bajo la iniciativa CSA 2010 pueden realizarse en otro lugar y no necesariamente en el domicilio comercial del transportista y pueden focalizarse en una deficiencia específica.

- El resultado de una inspección de conformidad puede ser la notificación de infracciones de carácter grave y severo, mientras que el resultado de una intervención determina la raíz de la causa del problema de seguridad y brinda orientación sobre las acciones correctivas.
- Una inspección de conformidad determina la calificación de seguridad de un transportista, mientras que las intervenciones de CSA 2010 combinarán las infracciones con el desempeño de seguridad en la carretera para efectuar una determinación de aptitud en materia de seguridad.
- El objetivo de las inspecciones de conformidad se centra en la conformidad o cumplimiento, mientras que las intervenciones se centran en la observancia de las normas de seguridad y en el mejoramiento de los comportamientos vinculados a los accidentes.
- Las inspecciones de conformidad insumen mucho tiempo, y por lo tanto, cubren a una menor cantidad de transportistas, mientras que las intervenciones tratan eficientemente los problemas de seguridad y permiten cubrir a una mayor cantidad de transportistas en una fase más temprana del proceso.

10. ¿Qué es la Prueba del Modelo Operacional?

La FMCSA comenzó a realizar una prueba de campo de la primera fase del nuevo Modelo Operacional de CSA 2010 en el mes de febrero de 2008. Durante todo este período de ensayo, una muestra representativa integrada por autotransportistas interestatales de los estados de Georgia, Missouri, New Jersey y Colorado estará sometida a un nuevo sistema de medición y a intervenciones progresivas. Estas intervenciones están diseñadas para puntualizar el mal desempeño en materia de seguridad de un transportista dado con especial énfasis en los datos recolectados en la carretera.

La Prueba del Modelo Operacional no concederá ningún tipo de atenuante regulatorio. Durante el período de prueba, los autotransportistas no serán calificados porque la nueva metodología de determinación de aptitud de seguridad o SFD debe ser implementada a través de la reglamentación que recién comenzará a cumplimentarse a lo largo del año 2008. A la espera y con anterioridad a esta reglamentación, todo autotransportista que obtenga una calificación de aptitud de seguridad insatisfactoria y que no reaccione positivamente a las nuevas intervenciones de CSA 2010, será sometido a una inspección de conformidad y será calificado conforme al proceso de la FMCSA de acatamiento y aplicación de la ley actualmente en vigor.

Durante el período de prueba, la FMCSA determinará la efectividad del nuevo modelo operacional, tanto en términos de su impacto sobre la seguridad como en lo referente a su efecto sobre los recursos estatales y federales. La prueba se continuará desarrollando durante 30 meses hasta mediados del año 2010.



11. ¿Cómo se realiza la selección de transportistas para la Prueba del Modelo Operacional?

La Prueba del Modelo Operacional considera únicamente a aquellos transportistas domiciliados en los cuatro estados seleccionados para la misma. Para garantizar una comparación válida, después de cumplimentar las exclusiones (Ej., inspección de conformidad reciente), los transportistas son asignados **al azar** al grupo de prueba y al grupo de control. Los participantes del grupo de prueba recibirán intervenciones CSA 2010 si incumplen una de las categorías de comportamiento BASIC (ver pregunta 4), mientras que los transportistas que integran el grupo de control estarán sujetos al proceso vigente.

12. ¿Quiénes están excluidos de la Prueba del Modelo Operacional?

Los transportistas que han sido sometidos a una inspección de conformidad dentro de los pasados 18 meses están excluidos de participar en la Prueba del Modelo Operacional. Además, los transportistas de la categoría A/B del sistema SafeStat están excluidos durante la Fase 1 de la prueba. Pero sin embargo, con el fin de evaluar su respuesta a las nuevas intervenciones, los transportistas de la categoría A/B pueden ser incluidos en la Fase 2 de la prueba.

13. ¿Cómo sabrá un transportista si está dentro del grupo de prueba o de control?

La mayoría de los transportistas que se encuentran dentro del grupo de prueba y que están operando sin incumplir una categoría de comportamiento BASIC (ver pregunta 4) no lo sabrán ya que el nivel de su desempeño en cumplimiento de los BASICs estará por encima del límite establecido para una intervención. Pero aquellos transportistas que incumplan alguna de las categorías de comportamiento BASIC sabrán que se encuentran incluidos en la prueba cuando reciban una carta de advertencia y/u otra nueva intervención de CSA 2010. Los transportistas del grupo de control continuarán bajo el modelo operativo de la FMCSA actualmente en vigor.

14. ¿Cuál es el enfoque propuesto para la Determinación de Aptitud de Seguridad (SFD) y por qué no forma parte de la Prueba del Modelo Operacional?

La determinación de aptitud de seguridad o SFD de CSA 2010 no forma parte de la Prueba del Modelo Operacional ya que requerirá de un mayor esfuerzo normativo.

Existen cuatro diferencias importantes entre la determinación de aptitud de seguridad de la FMCSA vigente y la determinación de aptitud de seguridad proyectada para la iniciativa CSA 2010:

- La determinación de aptitud de seguridad o SFD vigente solamente puede expedirse o modificarse por medio de una inspección de conformidad en el sitio, mientras que la determinación de aptitud de seguridad de la iniciativa CSA 2010 no estará exclusivamente vinculada a una inspección de conformidad en el lugar.
- La determinación de aptitud de seguridad vigente proporciona una imagen instantánea del nivel de cumplimiento en la fecha de la inspección de conformidad, mientras que la determinación de aptitud de seguridad de la iniciativa CSA 2010 será actualizada con regularidad.
- La determinación de aptitud de seguridad vigente se basa exclusivamente en las infracciones de carácter grave y severo, mientras que la determinación de aptitud de seguridad de la iniciativa CSA 2010 se basará en las infracciones de todas las regulaciones.
- Las “etiquetas” de calificación de seguridad de la determinación de aptitud de seguridad vigente son Insatisfactorio, Condicional y Satisfactorio, mientras que las “etiquetas” bajo consideración para designar la aptitud de seguridad en la iniciativa CSA 2010 son inapto, marginal y operación continua.



15. Si la Prueba del Modelo Operacional no tiene un elemento de determinación de aptitud en materia de seguridad (SFD), ¿cómo se procederá para apartar del servicio a los malos transportistas?

Las regulaciones vigentes basan la determinación de aptitud de seguridad en los resultados de una inspección de conformidad. Si el desempeño de un transportista del grupo de prueba es suficientemente insatisfactorio como para justificar una medida de fuera-de-servicio, el transportista será apartado de la prueba y será sujeto de una inspección de conformidad y pasible de la medida de de cumplimiento correspondiente.

16. ¿Cómo se relaciona el sistema COMPASS con CSA 2010?

La tecnología de la información (IT) es un componente fundamental de CSA 2010, y COMPASS es la principal iniciativa de modernización de IT de la FMCSA. En lo referido a CSA 2010, el sistema COMPASS hará un seguimiento y actualización de los datos del desempeño en materia de seguridad de las entidades reguladas a medida que los reciba y vinculará los datos relevantes con la entidad correspondiente, validará los datos y brindará los mecanismos para corregirlos.

Además, COMPASS apoyará el proceso de intervención a medida que la FMCSA y las agencias estatales colegas reúnan los datos de desempeño de seguridad de los autotransportistas y de los choferes.

17. ¿Qué sucederá después de concluida esta primera fase de la Prueba del Modelo Operacional?

Durante la primera fase de la Prueba del Modelo Operacional, solamente se medirán tres categorías BASICs: conducción peligrosa, conducción en estado de cansancio y mantenimiento del vehículo. En la segunda fase, durante el verano de 2008, se agregarán las categorías de BASICs restantes, y a partir de entonces la prueba ingresará en su fase operacional integral en los cuatro estados del ensayo. La Prueba del Modelo Operacional continuará en funcionamiento hasta mediados del año 2010, y la FMCSA planifica la implementación total de la iniciativa CSA 2010 a partir de ese momento.

