

CAPÍTULO 8:
Seguridad Vial

:NOTAS:

Estadísticas internas confirman que el número de lesiones y muertes por accidentes de tránsito es muy alto para el personal de CRS y de terceros, especialmente para ciclistas y peatones. Sin embargo, la mayoría de las muertes y lesiones de los accidentes de tránsito son completamente prevenibles. La aplicación firme de la gestión de seguridad vial es necesaria para invertir el actual número de víctimas. La responsabilidad recae en todo el personal de CRS, no únicamente en los conductores. Los pasajeros de los vehículos tienen la obligación de asegurar que las medidas de seguridad vial se apliquen o de lo contrario pueden manifestar su preocupación al conductor.

Muertes y Lesiones por Accidentes de Tránsito

El Informe Mundial sobre Prevención de Lesiones de Accidentes de Tránsito de WHO indica que el número de víctimas mortales de accidentes de tránsito, superan los 1,2 millones anuales, y se incrementará en un 60 por ciento a nivel mundial para el año 2020. A pesar de que seguirán disminuyendo en un 20 por ciento en los países de ingresos altos (debido al incremento de la seguridad vial, normas más estrictas y cumplimiento, y tecnologías mejoradas), es probable que crezca en un 80 por ciento en países de ingresos bajos y medianos. Las tendencias también indican que las lesiones por accidentes de tránsito se convertirán en la tercera causa de mortalidad y discapacidad para el 2020²⁵ (clasificó en 9no lugar en 1990). Las lesiones por accidentes de tránsito son el primer problema de salud pública totalmente evitables!

Las principales razones para el actual y proyectado incremento de los accidentes de tránsito en países de ingresos bajos y medios se debe al crecimiento de la población, especialmente en las zonas urbanas donde la gente se ha vuelto más dependiente del transporte motorizado, y una creciente clase media que se está volviendo más móvil (es decir, tienen la capacidad de poseer y operar vehículos motorizados). El resultado es un rápido incremento de las tasas de motorización que no se ajustan a las mejoras de seguridad vial (ej: infraestructura, carreteras en buen estado para la circulación, comportamiento de los usuarios de las vías, aplicación de la ley, etc.). Todos los usuarios de las vías están preocupados por la seguridad vial, no únicamente los usuarios de vehículos motorizados. Por ejemplo, los peatones jóvenes representan el 50 por ciento de las víctimas de accidentes de tránsito en países de ingresos bajos y medios.

La seguridad vial es uno de los principales problemas que enfrentan las sociedades en desarrollo, los mismos países en los que trabajamos, y es un tema crítico para los conductores, pasajeros y demás usuarios de las vías. Un importante número de miembros del personal de asistencia humanitaria (nacionales e internacionales) se han visto implicados en accidentes de tránsito cada año, resultando en pérdidas financieras significativas a través de todo el sector humanitario y de consecuencias devastadoras para los individuos y sus familias. El personal senior debe buscar medios creativos para proteger a nuestro personal, nuestros bienes y a las personas a las que servimos. La necesidad es particularmente crítica en situaciones de emergencia ya que por lo general el volumen de tráfico en las zonas de intervención aumenta de manera considerable con la llegada de personal de apoyo de organismos humanitarios, militares y del sector privado. El resultado, con frecuencia, es un incremento de los accidentes de tránsito que conllevan a la inaceptable pérdida de vidas, lesiones a los usuarios de las vías y pérdidas de recursos. CRS deben actuar con responsabilidad, especialmente en situaciones de emergencia cuando somos el centro de atención. Debemos hacer todo lo posible de nuestra parte para reducir los accidentes de tránsito a nivel mundial y las consecuentes muertes, lesiones y devastadoras pérdidas económicas que provocan. Podemos y debemos predicar con el ejemplo.

La forma de conducir de las personas en gran medida está determinada por una variedad de factores de riesgo, algunos son aceptables y algunos de ellos son controlables, pero muchos no son ni controlables ni aceptables. Sin embargo, estos factores contribuyen directamente a la frecuencia y gravedad de los accidentes de tránsito. Cuando se planifican y autorizan viajes, los gerentes deben considerar:

- **Exposición:** la cantidad de viajes realizados; la distancia recorrida; tiempo en la carretera; número y tipo de vehículos que utilizan la infraestructura; y la calidad de la infraestructura.

²⁵ Fuente: Murray CJL, Lopez AD, eds. The global burden of disease: a comprehensive assessment of mortality and disability from diseases, injuries, and risk factors in 1990 and projected to 2020. Boston University Press, 1996 [La carga mundial de enfermedad: una evaluación integral de la mortalidad y discapacidad a causa de enfermedades, lesiones y factores de riesgo en 1990 y proyectado al 2020. Prensa de la Universidad de Boston, 1996.]

- **Comportamiento:** el conductor entiende y cumple con las normas viales; conocimientos de los patrones de circulación; edad, experiencia, habilidad y capacitación del conductor; velocidad y decisiones de maniobra; consumo de alcohol y drogas; y la percepción y aceptación del riesgo. Los conductores sin experiencia, o aquellos bajo alguna influencia, tienden a minimizar los riesgos, y toman malas decisiones en el camino y, a menudo, tienen poca consideración por los demás conductores, usuarios de las vías y peatones.
- **Estado de la infraestructura:** la calidad de la ingeniería, mantenimiento y reparación de las carreteras; señalización vial; barreras; semáforos o rotondas; insuficientes cruces/pasos peatonales elevados; inexistentes rutas para circular a pie y en bicicleta. Los daños causados a las carreteras durante los desastres naturales y nuestra necesidad de acceder a los beneficiarios de nuestra asistencia puede dar lugar a malas o peligrosas decisiones de conducción.
- **Características del Vehículo:** incluyen elementos adicionales al diseño, tales como: vehículos más antiguos que con frecuencia no están en buenas condiciones para circular se manejan libremente; débiles sistemas de inspección vehicular; disponibilidad e instalación de repuestos que no son genuinos; insuficiente mantenimiento y reparación; oficiales de tránsito corruptos que no pueden o no quieren reducir el uso de vehículos peligrosos; neumáticos y frenos gastados; luces exteriores insuficientes, etc. Todos estos se reconocen como principales factores de riesgo tanto para vehículos livianos como pesados y son las principales causas de accidentes de tránsito.
- **Otros factores:** la vulnerabilidad e incursión en riesgos por parte de otros usuarios de las vías (ej: peatones, usuarios de bicicletas y motocicletas); vehículos con bajos estándares de diseño y capacidad de protección de pasajeros (ej: sin cinturones de seguridad o bolsas de aire); la falta de uso de dispositivos de seguridad aún cuando estén disponibles (ej: uso de cinturones de seguridad o cascos, o uso de asientos para niños, que por lo general no son obligatorios); diseños de carreteras "imperdonables" de error para el conductor o usuario (ej: insuficientes barreras de seguridad para vías de circulación, falta de cruces peatonales elevados en vías de tráfico denso) y la falta de una adecuada atención médica de emergencia y post-trauma.

CONCEPTO

Una gestión sensata de seguridad vial requiere:

- Contratar conductores seguros, competentes que demuestren atención por los demás usuarios de las vías, especialmente por los peatones y ciclistas.
- Conocer, cumplir y hacer cumplir las normas y reglamentos de seguridad vial, incluyendo el conducir a la defensiva (alerta en todo momento).
- Administrar con profesionalismo la flota de vehículos (control preventivo y servicios de mantenimiento periódicos).
- Premiar a los conductores cuidadosos, mientras que se aplican medidas disciplinarias en caso de accidentes causados por manejar de forma imprudente.
- Crear una cultura organizacional de seguridad vial a través de múltiples actividades innovadoras.

PRÁCTICA

Mini Estudio de Caso

Dos funcionarios internacionales solicitaron a un conductor de CRS que los llevara a una reunión en un Toyota Prado. A causa de una salida retrasada, los miembros del personal presionaban al conductor para que se apurara a fin de que pudieran llegar a tiempo. El conductor, temeroso de discutir con el personal por miedo a las repercusiones, infringió el límite de velocidad y condujo agresivamente para llegar al destino rápidamente. En una de las principales vías con un alto tráfico peatonal, un taxi que avanzaba lentamente se cruzó adelante del vehículo de CRS.

El conductor de CRS se desvió para evitar una colisión, perdió el control del vehículo, se deslizó por una cuneta y rodó con el vehículo a su costado. El vehículo, por muy poco, no golpeó a dos niños pequeños que iban camino a la escuela. Nadie resultó gravemente herido, pero los daños en el vehículo superaron los US\$ 8.000. Más tarde se determinó que el vehículo perdió la tracción porque las llantas estaban bastante desgastadas y desinfladas, y los frenos estaban desgastados y en mal estado, requerían reemplazo.

Los cronogramas de mantenimiento regular no se habían seguido, el problema se había informado con anticipación al Administrador de la Flota pero no se tomaron medidas, y el conductor no había realizado la inspección diaria del vehículo esa mañana. ¿Quién es el culpable? ¿Cuál es el impacto sobre la imagen de CRS? ¿Cuál habría sido el impacto y costo para la Agencia, en el caso de que los niños de la escuela u otro peatón hubiesen sido golpeados, resultando heridos o asesinados? ¿Llegar a tiempo a una reunión vale la pena el riesgo?

- Los controles vehiculares se deben llevarán a cabo y documentarse a diario, ya sea por el conductor o por el administrador de la flota; el estado de funcionamiento de todos los neumáticos (desgaste/presión) son 2 elementos que deben verificarse.
- Los cronogramas de mantenimiento regular deberán respetarse para garantizar la operación segura del vehículo.
- Se deberá animar y recompensar a los conductores que se resisten a la presión de infringir los reglamentos viales y que demuestran correctas técnicas de conducción defensiva.
- El personal nunca debe obligar a los conductores locales a pasar por alto las leyes de tránsito y normas viales generales, y deben rendir cuentas cuando lo hacen.
- Los conductores que necesitan recibir capacitación adicional deben hacerlo a través de instituciones profesionales o programas manejados internamente.

EJEMPLO DE MEJORES PRÁCTICAS

TEXT FROM A BOX

PROMOVER UNA CULTURA DE SEGURIDAD VIAL EN CRS:

Si bien es esencial aplicar medidas disciplinarias en caso de incumplimiento de las medidas de seguridad vial, es más importante promover una cultura de seguridad vial a nivel de la Agencia. Las siguientes son algunas prácticas recomendadas:

- Recompensar a los conductores que aplican técnicas de conducción defensiva y muestran especial cuidado con los usuarios vulnerables en las vías.
- Fomentar sentido de responsabilidad y rendición de cuentas en todo el personal, ante incidentes de seguridad vial.
- Conseguir y difundir carteles, folletos, etc. para sensibilizar al personal sobre temas de seguridad vial.
- Desarrollar adecuadas herramientas para pruebas de conducción y programas de capacitación.
- Proporcionar códigos de conducta para los conductores y guías prácticas para la administración de la flota vehicular.
- Organizar un evento de entretenimiento de seguridad vial para los hijos/as del personal.
- Pintar lemas artísticos en las cubiertas de las llantas de emergencia que se encuentran en la parte posterior de algunos vehículos 4x4. Ilustre mensajes positivos como: "Este vehículo respeta a los peatones".
- Ser imaginativos y desarrollar otras acciones. Compartir las buenas ideas con otros CPs.

PRINCIPALES FACTORES QUE CONTRIBUYEN A LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO, LESIONES Y MUERTES.

La falta de uso de los cinturones de seguridad

- Los cinturones de seguridad reducen el riesgo de lesiones graves y mortales en un 40-60%.
- El uso obligatorio del cinturón de seguridad ha sido uno de los mayores éxitos en la prevención de lesiones en carreteras y ha salvado muchas vidas.
- Los conductores de vehículos son responsables de la seguridad de todos los pasajeros que transportan.

La falta de uso de cascos en vehículos de dos ruedas

Las lesiones en la cabeza son la principal causa de muerte entre los conductores de vehículos de dos ruedas.

Velocidad

Un factor clave, la velocidad tiene influencia en:

- La capacidad de controlar el vehículo
- El riesgo de accidente
- La gravedad de las lesiones
- El nivel de daños materiales

La probabilidad de que un peatón sobreviva si es golpeado por un vehículo que circula a 30 km/h es del 90%, por debajo del 50% si es golpeado a 45 km/h, y casi nula si es golpeado a 80 km/h.

Características del vehículo

Algunas regiones han institucionalizado la política de que los vehículos de CRS no deben instalar tumba burros (defensas delanteras). Los tumba burros son las extensiones de metal que refuerzan el parachoques delantero y la parrilla de vehículo, a veces se utilizan para el montaje de antenas de HF. Las defensas delanteras protegen el vehículo, pero son desastrosas para los peatones cuando son golpeados. Parachoques extendidos diseñados para el montaje de grúas están permitidos, pero no debe incluir las defensas delanteras.

Conducción peligrosa

El consumo de alcohol y el uso de sustancias controladas en gran medida aumentan la probabilidad de que ocurra un accidente que ocasione muertes o lesiones graves. Una encuesta de estudios en países de ingresos bajos y medios encontró que el alcohol en la sangre estuvo presente en un 33% a 69% de los conductores que han sido víctimas fatales de accidentes de tránsito.

Uso de teléfonos móviles o celulares

Los conductores que utilizan un teléfono celular están seis veces más en riesgo de un accidente de tránsito. La investigación ha indicado **que las personas que hablan en su teléfono mientras conduce son más peligrosas que los conductores ebrios; los dispositivos de manos libres no reducen los riesgos.**

Fatiga del conductor

Los factores que contribuyen a la fatiga e implicación en un choque incluyen conducir largas distancias, bajo presión, en carreteras montañosas o poco familiares, después de consumir alcohol, en condiciones meteorológicas extremas, durante horas cuando normalmente debería estar dormido, después de haber trasnochado y durante ciertos períodos del día (como en la tarde) cuando el conductor normalmente se siente somnoliento. Los conductores deben tomarse un descanso de 10-15 minutos cada dos horas, y cuando sea posible tomar una siesta corta. Nunca pida a los conductores que operen un vehículo por más de 10 horas en un día, y debe tener de un día libre por cada 6 días trabajados, siempre que sea posible.

MEDIDAS DE SEGURIDAD VIAL – INTEGRANDO EL MANEJO DEFENSIVO

Al manejar a la defensiva, se espera que los conductores no sólo cumplan con los códigos de circulación, sino que también consideren que otros usuarios de las vías podrían ser imprudentes. Por lo tanto:

- Espere lo inesperado!
- No es tan importante llegar a su destino rápido, sino llegar
- Asegúrese de que los neumáticos estén en buen estado y totalmente inflados
- Pruebe los frenos antes de entrar al tráfico
- Siempre espere que otros vehículos/motos o bicicletas giren repentinamente sin previo aviso
- Siempre espere que los peatones (especialmente los niños/as) o animales se crucen repentinamente en la carretera o ingresen en un carril de circulación.
- Tenga cuidado de que los operadores de parqueados de vehículos abran las puertas de los parqueaderos hacia el carril de circulación.
- Uso de vehículos de dos ruedas.
 - No utilice motos de más de 125 cc.
 - Use casco, éstos protegen de forma muy eficaz contra lesiones en la cabeza!
 - Requieren luces de circulación diurna.
- Todos los pasajeros del vehículo deben utilizar el cinturón de seguridad.

- Respete los límites de velocidad y adapte a la carretera y las condiciones meteorológicas.
- Sea consciente del incremento de los riesgos cuando llueve. Por consiguiente, reduzca la velocidad, incremente la distancia de seguridad con los otros vehículos en circulación y prepárese para condiciones resbalosas.
- Evite el exceso de velocidad al atravesar agua estancada. Los frenos pueden saturarse y dejar de funcionar por un período de tiempo.
- Tome precauciones adicionales cuando maneje por áreas rurales o carreteras de poco desarrollo con peatones en la vía.
- **No está permitido conducir bajo la influencia de alcohol o drogas.**
- No está permitido conducir si está tomando medicación psico-activa o recreativa.
- No se pegue demasiado. Mantenga la distancia de seguridad en todo momento (es decir, seguir al menos a dos segundos de distancia del vehículo de adelante) y mantenga tanto espacio como sea posible del lado entre el vehículo y, por ejemplo, un vehículo detenido o cualquier obstáculo que pueda ocultar la visión de alguien cruzando la calle.
- Evite ser seguido de cerca. Debe ser capaz de ver en su espejo retrovisor los faros del vehículo que va detrás de usted. Si siente que lo están siguiendo muy de cerca, encienda las señales y orille el carro para permitir que el otro conductor pase.
- Los conductores nunca deben "conducir sobre sus frenos" (es decir, manejar con su pie sobre el freno). Los conductores detrás suyo se confundirán o no estarán preparados para sus frenadas intencionadas y no intencionadas.
- **No se debe utilizar teléfonos móviles u otros medios de comunicación mientras conduce (incluyendo el dispositivo de manos libres).**
- Si es necesario conducir por la noche, los conductores de CRS encenderán los faros una media hora antes del atardecer y los desactivarán al amanecer.
- Incluso si usted tiene prioridad, no asuma que los demás respetarán su "derecho de circulación". Aún cuando el semáforo esté en verde o en caso de llegar a una intersección donde tenga prioridad, siempre avance lentamente y mire en ambas direcciones para asegurar que el camino está libre. Está preparado para reaccionar ante lo inesperado.
- Si desea rebasar un vehículo, siga las siguientes reglas:
 - Si no está seguro que tiene suficiente tiempo para pasar, no tome el riesgo.
 - Asegúrese de que está en una zona permitida para rebasar.
 - Tenga la certeza absoluta de que no hay vehículos circulando en el carril opuesto.
 - No rebase cuando se acerque a una curva o en la cima de una colina.
 - Mire por todos los espejos con cuidado antes de hacer un cambio de carril.
 - Mire detrás de usted por cualquier vehículo que pueda estar tratando de rebasarlo a usted.
 - Esté atento a todos los puntos ciegos. Una vez que el carril esté despejado, encienda las señales para hacer su movimiento.
 - Cámbiese al otro carril, y acelere para rebasar al vehículo de adelante.
 - Una vez que observe al vehículo que rebasó en el espejo retrovisor, regrese a la línea de de circulación. Si tiene que ingresar rápidamente frente al vehículo que acaba de rebasar para evitar el tráfico del carril opuesto, no debió rebasado ese vehículo.

RECLUTAMIENTO DE CONDUCTORES

La norma de CRS es utilizar conductores, especialmente para viajes en carretera sobre el terreno. Utilizar un conductor local ofrece ventajas como ya que él/ella posee el conocimiento de las rutas, idiomas y mecánica básica. CRS debe contratar los conductores profesionales. Utilizar un conductor permite al personal descansar mientras viaja. Por lo tanto, se debe prestar atención al componente de contratación de los conductores con las adecuadas habilidades y actitudes para proporcionar un alto nivel de seguridad a los pasajeros, a otros usuarios de las vías y a sí mismos.

Durante el reclutamiento, los conductores se deben someter a pruebas de:

- Conocimiento del código de tránsito generalmente aceptado y las normas viales locales.
- Mecánica básica para poder llevar a cabo inspecciones diarias de los vehículos y realizar pequeñas reparaciones y mantenimiento.

- Competencias y comportamientos de conducción: verificar que los candidatos respeten a los otros usuarios de las vías, que mantienen las distancias de seguridad, vigilancia visual y aplican todos los otros aspectos de conducción defensiva.
- Visión aceptable certificada por un oculista.
- Y, por último, asegúrese de que contrate conductores con licencia de conducir válida.

NOTA: Los exámenes de conducción deben ser estandarizados y documentados. En el Capítulo 11, Formatos y Gráficos, se puede encontrar un vínculo para acceder a un ejemplo de una [Ficha de Calificación para una Prueba de Conducción](#).

Personal Autorizado para Conducir

Algunos miembros del personal y los cónyuges de funcionarios internacionales están autorizados a conducir. Los hijos/as del personal internacional no tienen autorización para conducir vehículos de CRS. Todos conductores de vehículos deben portar una licencia de conducir válida, pasar la prueba de habilidades y comportamientos de conducción, y ser aprobados por el Representante de País o el Director Regional.

ADMINISTRACIÓN DE LA FLOTA

Desarrolle Políticas de Uso de Vehículos

Las políticas y los procedimientos locales deben ser coherentes con las políticas de la agencia, formalizados por escrito y difundidos a todos los usuarios de vehículos.

Enfóquese en la Seguridad Vial

En todas las pruebas, sesiones de capacitación y monitoreo con los conductores y usuarios. Todas las pruebas y autorizaciones para operar los equipos de CRS deben estar documentadas por escrito en el archivo de personal del conductor. Todos los conductores deben firmar un Formato de Exención de Responsabilidad para Conducir Vehículos de CRS (Refiérase al Capítulo 11, Formatos y Gráficos). Los elementos a evaluar incluyen, pero no se limitan a:

- seguridad vial general y conocimiento de las leyes locales.
- concienciación sobre seguridad.
- conocimiento de la infraestructura local y patrones de circulación.
- adaptación a diferentes estados de la calzada y condiciones meteorológicas.
- conducción a la defensiva.
- actitud (ej: no agresiva).
- respeto de las leyes locales y políticas de CRS.
- responsable de la seguridad de los pasajeros y activos (ej: asegurar que todos los pasajeros utilicen los cinturones de seguridad).
- familiaridad general con los vehículos de CRS.
- un nivel mínimo de mecánica (ej: cambiar un neumático, comprobar los niveles de fluidos).
- manejo de accidentes de tránsito.
- trato con las autoridades.
- comportamiento en los puntos de control.
- habilidades de conducción generales.

Crear un Plan de Mantenimiento para Todos los Equipos

Los fabricantes de equipos motorizados proporcionan lineamientos específicos de mantenimiento. En general, éstos se deben seguir de cerca para mantener las garantías y asegurar las operaciones adecuadas del vehículo. En algunos casos, los lineamientos del fabricante son demasiado liberales para las condiciones en las que estamos usando el equipo. Es responsabilidad del Administrador de la Flota y su supervisor/a elaborar los planes de mantenimiento que cumplan con los lineamientos del fabricante y sean adecuados para el entorno operativo. Los cronogramas se deben revisar cuando sea necesario y adecuado. Todas las actividades de mantenimiento y reparación deberán ser documentadas en un archivo del equipo creado para cada activo motorizado.

Inspecciones diarias

El mantenimiento y reparación regular de los equipos móviles es de suma importancia, tanto para prevenir los accidentes de tránsito como para evitar daños al equipo. Conducir los vehículos de CRS no es un derecho – es un privilegio. Como tal, el uso del equipo móvil de CRS conlleva responsabilidades específicas para el usuario.

El primer usuario del vehículo en el día debe realizar una inspección del mismo (en el Capítulo 11, Formularios y Gráficos se proporciona un ejemplo del Formato de Inspección Diaria de Vehículos). Si alquila un vehículo que incluya un conductor, asegúrese de que esta persona sea capacitada en los protocolos y comportamientos para conducir en CRS, y que lleven a cabo inspecciones diarias. Los elementos a inspeccionar incluyen (el listado no descarta otros elementos):

- Limpieza general del vehículo.
- Nivel de combustible (siempre asegúrese que el vehículo tenga al menos el 50% de combustible).
- Niveles de aceite de motor, líquido de frenos, refrigerante del radiador y líquido de limpieza de parabrisas.
- Conexiones y nivel de agua de la batería.
- Desgaste y presión de los neumáticos (incluida la llanta de emergencia). Se requiere un mínimo de 3mm de banda de rodadura, no se divisan otros daños. Todos los vehículos deben llevar un manómetro.
- Ajuste y presión de los pernos de todas las llantas.
- En motores a diesel, drene el agua del tanque, de ser necesario.
- Luces delanteras, traseras, direccionales y otras señales funcionan normalmente.
- La bocina funciona normalmente.
- Fugas de líquido (revise debajo del vehículo).
- Herramientas y equipos (gata hidráulica y palanca, llave de cruz, llave inglesa, linterna, extintor de incendios, llaves y otras herramientas, triángulos de seguridad, botiquín de primeros auxilios).
- Puertas, ventanas y espejos cierran y funcionan normalmente.
- Cinturones de seguridad instalados funcionando para todos los pasajeros del vehículo. Cada pasajero de motocicleta dispone de casco, zapatos cerrados (no sandalias), pantalones largos y camiseta (de preferencia chaqueta).
- Documentación del vehículo (libro de registro, documentos del seguro, licencia de conducir, registro de vehículo).
- Arranque del motor: precalentamiento normalmente, no existen ruidos u olores extraños, adecuada presión del aceite, carga de la batería, ninguna luz de advertencia encendida.
- Frenos (revise el freno de mano; pruebe los frenos mientras conduce pero antes de entrar al tráfico).
- Suspensión correcta, ni muy rígida ni "esponjosa".
- Embrague ajustado, cambios de marcha normal, no existen sonidos inusuales de las cajas de cambios, transmisión o transferencia.
- Sistema de tracción de las 4 ruedas funciona con normalidad.
- Todos los pasajeros utilizan el cinturón de seguridad antes de que el vehículo se mueva.

Registros de Vehículos

Los conductores son responsables de llenar por completo el registro de vehículos después de cada uso y en las gasolineras al recargar combustible. Cuando proceda, un pasajero firmará sus iniciales en el ingreso del registro. Es importante que todos los ingresos del registro sean legibles, y que se proporcione el número de Fondo/Proyecto (DSPN por sus siglas en inglés) de cada uso del vehículo. Si el vehículo se utiliza por motivos personales, esto se debe ingresar en la columna DSPN.

Carga

CARGA MÁXIMA PARA EL TOYOTA LAND CRUISER		
TIPO DE CARRETERA	CAMIONETA	VEHÍCULO
Carretera y buen camino	800 kg	700 kg
Mal camino	600 kg	500 kg

EN CASO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Los procedimientos y las repercusiones de los accidentes de tránsito varían de un país a otro. El personal de CRS debe confiar en su propio juicio, pero trate de seguir las directrices indicadas a continuación:

- 1. Deténgase y ayude. 2 Evacúe a las víctimas al lugar de atención médica profesional más cercano, si transporta a la persona(s) heridas no causará daño mayor. 3. Informe al CR, Jefe de Oficina u Oficial de Seguridad lo antes posible.
- No se detenga si existe riesgo de turbas. Informe al CR o jefe de la oficina, diríjase a la estación de policía más cercana y eventualmente regrese a la escena con una escolta.
- No reclame responsabilidad por el accidente.
- Asegúrese de que las personas heridas reciban tratamiento médico.
- Tome fotos del lugar del accidente, si es posible. Documente fotográficamente todos los daños causados a los vehículos de CRS.
- Tome nota del número de placa de los otros vehículos involucrados en la colisión
- Elabore un informe del accidente en el sitio o con la policía. Solicite copias de los informes de la policía.
- Si el vehículo está detenido, cierre las puertas y ventanas, retire todos los documentos y tome las llaves. Si dispone de un sistema de bloqueo, utilícelo.
- Elabore un informe de incidente escrito para CRS.

VIAJANDO EN ENTORNOS INSEGUROS

Seguridad de Viajes por Carretera

- Informe a las autoridades locales sobre los desplazamientos de CRS.
- Recolecte información actualizada antes de la salida.
- Informe a la base de CRS el itinerario y los pasajeros que viajan (sistema de rastreo).
- Límite los viajes, cuando la situación sea tensa.
- Siempre mantenga vigilado el vehículo (conductor, guardias).
- No viaje de noche fuera de las ciudades principales.
- Cuando conduzca fuera de las ciudades, se deben utilizar un mínimo de dos autos en caravana para viajar cada vez que sea posible, especialmente en casos de lugares remotos y entornos operativos tensos.

Evacuación

- Los vehículos están siempre en modo de espera para evacuación.
- Incluya un kit de evacuación en cada vehículo.
- Reevalúe periódicamente los planes de viaje de evacuación.
- Mantenga contacto por radio permanente con la base de CRS
- Conduzca despacio.
- Verifique que todas las personas listadas en el itinerario estén presentes.

Caravanas

- Conduzca un vehículo de CRS al inicio y al final de la caravana.
- Establezca el itinerario antes de la salida, estime la duración en mapas, planee rutas alternas, e informe a los conductores.
- Verifique para asegurar que los vehículos están en buen estado de funcionamiento antes de la salida.
- Disponga de suficiente combustible para toda la distancia, más un 25%.
- Identifique todos los vehículos con banderas y emblemas de CRS.
- Conozca exactamente qué transporta cada vehículo.
- Todos los miembros de la caravana deben tener sus documentos.
- Establezca comunicación por radio al menos entre el primero y último vehículo.
- Un vehículo debe tener contacto por radio permanente con la base de CRS.
- Encienda las luces.
- Distancias: Mínimo 30 metros entre cada vehículo, máximo 100 metros.
- Los vehículos nunca deben separarse. Mantenga contacto visual con todos los vehículos de la caravana.
- Remueva las identificaciones de los camiones alquilados cuando se haya terminado el viaje.

Puestos de Control

- La ubicación debe ser conocida por los pasajeros y la base de CRS (informados en los mapas).
- Reduzca al mínimo la velocidad al aproximarse.
- En la noche, apague las luces para la aproximación final y simultáneamente encienda las luces del interior para permitir la vista total de los pasajeros.
- Detenga los contactos por radio.
- Deténgase cuando se lo ordenen o en la barrera si no recibe instrucciones habladas.
- Mantenga la calma y sea cortés.
- Únicamente un representante del grupo debe ponerse en contacto con las autoridades.
- Rehúcese cortésmente a entregar dinero.
- No plantee ninguna objeción acerca de los controles del equipaje.
 - Si otros vehículos vienen detrás de usted, informe al punto de control el número de vehículos en caravana.
 - Establezca contacto por radio con la base después de la aprobación de todos los vehículos.

Minas terrestres

Refiérase el Capítulo 10, Situaciones Peligrosas.

LISTA DE VERIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS

Equipo Requerido

- Extintor de fuego de peróxido de hidrógeno.
- Botiquín de primeros auxilios.
- Linterna y pilas de repuesto.
- Neumático de repuesto y herramientas básicas.
- Bomba de pie.
- Triángulos de seguridad y bengalas (si están disponibles).
- Cables Puente a Batería.
- Bidón de combustible (para viaje/evacuación larga).
- Agua potable (para viaje/evacuación larga).
- Equipo para salir del lodo/arena/nieve (según se requiera, por ejemplo, palas, cable o correa de remolque de 10-20m X 5mm).

Documentos

- Itinerario y cualquier copia de la aprobación por escrito para el viaje, si es necesario.
- Formato de Exención de Responsabilidad para pasajeros externos a CRS.
- Declaración de misión de CRS en el idioma local.
- Registro del vehículo.
- Todos los documentos del vehículo (copias: importación, registro, impuestos, seguro).
- Mapas (indique: carreteras con minas, puestos de control, ruta de evacuación, etc.)
- Radiofrecuencias y lista de códigos.
- Lista de contactos de emergencia (ej: hospital, consulado, policía, etc.)

VÍNCULOS/ RECURSOS EN LÍNEA

Global Road Safety Partnership (GRSP): <http://www.grsproadsafety.org/>

Publicaciones de la Organización Mundial de la Salud relacionadas a Seguridad Vial y Prevención de Lesiones: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/en/

Refiérase al Capítulo 11, Formatos y Gráficos, para ejemplos de formatos:

- Lista de Verificación de Inspección de Vehículos
- Ficha de Calificación de Prueba del Conductor
- Exención de Responsabilidad - Usuarios Autorizados para conducir Vehículos de CRS
- Autorización para Conducir Vehículos de CRS

- Etiqueta Adhesiva "Prohibido Pasajeros"
- Etiqueta Adhesiva "Se prohíbe Armas"