

CSA 101

Cumplimiento, Seguridad y Responsabilidad [Compliance, Safety, Accountability- CSA] es un programa de la Administración Federal de Seguridad de Autotransportes [Federal Motor Carrier Safety Administration- FMCSA] diseñado para mejorar la seguridad de camiones y autobuses grandes y, en última instancia, reducir los choques, las lesiones y las muertes.¹ Es una herramienta de aplicación y cumplimiento que la FMCSA y sus socios estatales utilizan para ayudar a abordar los problemas de seguridad antes de un accidente. Desde el lanzamiento original de CSA en diciembre de 2010, la FMCSA ha iniciado varios cambios en el programa en un intento de mejorar su eficacia. Sin embargo, los componentes principales del CSA siguen siendo el Sistema de Medición de Seguridad del Transportista [Carrier Safety Measurement System], el proceso de intervención y el Sistema de Determinación de la Aptitud de la Seguridad [Safety Fitness Determination System].

1. *Sistema de Medición de Seguridad [Carrier Safety Measurement System- SMS]:* utiliza datos obtenidos de inspecciones en carretera federales o estatales y de investigaciones de accidentes para identificar a los transportistas de mayor riesgo. SMS fue diseñado para mejorar SafeStat incorporando todas las infracciones relacionadas con la seguridad registradas durante las inspecciones en carretera. Los operadores potencialmente reciben una puntuación de SMS en siete categorías según esta información.
2. *Intervención:* Se utiliza un conjunto de herramientas de aplicación de la ley, como cartas de advertencia, investigaciones adicionales o multas, para alentar a los transportistas de mayor riesgo a corregir las deficiencias de seguridad o poner a los transportistas fuera de servicio.
3. *Regla de Determinación de Aptitud para la Seguridad [Safety Fitness Determination Rule]:* Actualmente no existe tal regla. No obstante, se cree que esta futura reglamentación modificará las regulaciones para permitir una determinación, basada en parte en parte de la misma información utilizada para calcular el SMS, sobre si un transportista está apto para operar en las carreteras del país.²

La FMCSA evalúa el desempeño de seguridad de los autotransportistas aplicando datos de inspecciones en carretera e investigaciones de accidentes en siete Categorías de Análisis de Comportamiento y Mejora de la Seguridad [Behavior Analysis and Safety Improvement Categories- BASIC]. A cada una de las más de 800 infracciones asociadas con la CSA se le ha atribuido una clasificación de gravedad basada en su supuesto vínculo con el riesgo de accidente. En última instancia, los transportistas se clasifican junto a sus “pares” o “grupos de eventos” y se miden por el número total de inspecciones en un período determinado. Aquellos transportistas que superen ciertos umbrales percentiles en su grupo de eventos están sujetos a intervención, que puede incluir cartas de advertencia e inspecciones de seguimiento. Además, las infracciones de gravedad suficiente pueden dar lugar a que un camión o un conductor queden fuera de servicio hasta que el transportista corrija la infracción.

¹ <http://csa.fmcsa.dot.gov/about/>

² *Federal Motor Carrier Safety: Modifying the Compliance, Safety, Accountability Program Would Improve the Ability to Identify High Risk Carriers, U.S. Government Accountability Office (2014) pág. 6.*

OOIDA

Owner-Operator Independent Drivers Association Foundation, Inc.
A subsidiary of Owner-Operator Independent Drivers Association Inc.

La FMCSA ha organizado los siguientes siete BASICos en orden de correlación con el riesgo de accidente, de mayor a menor.

CSA BASICos³

Categoría	Descripción
Conducción insegura	Exceso de velocidad, conducción imprudente, cambio de carril inadecuado, falta de atención, falta de cinturón de seguridad
Indicador de colisión	Historiales de participación en accidentes (no públicos)
Cumplimiento de horas de servicio	Incumplimiento de las regulaciones HOS, incluidos los libros de registro
Mantenimiento de vehículos	Frenos, luces, defectos, falta de realización de las reparaciones requeridas.
Sustancias Controladas/Alcohol	Uso/posesión de sustancias controladas/alcohol
Cumplimiento de materiales peligrosos	Contenedores con fugas, embalaje y/o carteles inadecuados (No público)
aptitud del conductor	Licencia inválida, médicamente no apto para operar un CMV

Preocupaciones con CSA

Varias asociaciones y organizaciones, incluidas la Asociación Estadounidense de Camioneros [American Trucking Association- ATA], Wells Fargo Securities, la Oficina de Responsabilidad Gubernamental [Government Accountability Office- GAO] y la Fundación de la Asociación de Conductores Independientes de Propietarios-Operadores [Owner-Operator Independent Drivers Association Foundation- OOFI], han planteado numerosas inquietudes con respecto a la metodología y la practicidad del programa CSA.

- En 2014, la GAO publicó un informe en el que encontró que de 750 infracciones examinadas, solo 13 tenían alguna asociación con el riesgo de accidente en al menos la mitad de las pruebas que realizaron. Además, sólo dos infracciones tenían datos suficientes para establecer consistentemente una relación sustancial y estadísticamente confiable con el riesgo de accidente en todas las pruebas.⁴
- El Dr. James Gimpel de la Universidad de Maryland destacó una serie de preocupaciones, incluida una insuficiente representación de los pequeños transportistas, que representan una gran mayoría de la industria del transporte por carretera (el 93% de la industria opera 6 camiones o menos, mientras que menos del 2% de los transportistas opera 25 o más camiones). En 2012, solo el 18,5% de todos los transportistas que tenían una puntuación SMS CSA en al menos un BASIC o información sobre accidentes eran transportistas de un solo camión, lo que representa el 56% de la industria. En otras palabras, debido a que los pequeños transportistas no reciben una cantidad adecuada de inspecciones, no hay datos suficientes para generar puntuaciones confiables de desempeño en seguridad.
- La GAO también demostró que los transportistas con uno o dos camiones estaban sujetos a menos inspecciones. Por lo tanto, es probable que muchas de las puntuaciones de SMS de estos transportistas sean imprecisas, ya que se afirma: "Los transportistas con pocas inspecciones o vehículos tendrán

³ [https://csa.fmcsa.dot.gov/Documents/What is CSA Factsheet GRS P Final 508.pdf](https://csa.fmcsa.dot.gov/Documents/What_is_CSA_Factsheet_GRS_P_Final_508.pdf)

⁴ *Federal Motor Carrier Safety*, pág. 15.

potencialmente tasas de infracción estimadas que son artificialmente altas o bajas y, por lo tanto, no son lo suficientemente precisas para compararlas entre los transportistas".

- Sin embargo, las puntuaciones de SMS se calculan clasificando a los operadores entre sí. Por lo tanto, las estimaciones de tarifas imprecisas para algunos operadores crean la probabilidad de que muchas puntuaciones de SMS no representen una evaluación de seguridad exacta o precisa para un operador.
- Una falla fundamental en la metodología CSA es que para recibir una puntuación SMS CSA, un transportista primero debe incurrir en infracciones. Las inspecciones limpias, es decir, aquellas que no tienen infracciones, no se ingresan en la base de datos de SMS hasta que el transportista recibe por primera vez una infracción.

OOIDA

Owner-Operator Independent Drivers Association Foundation, Inc.
A subsidiary of Owner-Operator Independent Drivers Association Inc.

1 NW OOIDA Drive • PO Box 1000 • Grain Valley, MO 64029 • Tel: (816) 229-5791 • Fax: (816) 427-4468
e-mail: foundation@ooida.com • website: www.ooidafoundation.org