

Prevención de muertes de mecánicos causadas por camiones sin conductor

Dos mecánicos de chasis de contenedores murieron en dos incidentes distintos de aplastamiento causados por camiones sin conductor. Ninguno de los camiones tenía puesto el freno de mano ni las llantas trabadas. De acuerdo con la Oficina de Estadísticas Laborales (Bureau of Labor Statistics) de los Estados Unidos, un total de 472 mecánicos de autobuses y camiones y especialistas en motores diésel murieron entre 2003 y 2020. **Los incidentes por atropellamientos, incluidos los camiones sin conductor, estuvieron entre las causas más frecuentes de fatalidades.** Usar el freno de mano y las llantas trabadas puede prevenir fatalidades y lesiones.

MECÁNICO APLASTADO CONTRA GATO MECÁNICO

Industria: Reparación automotriz general

Tarea: Soldar la parte trasera del chasis

Un mecánico de 47 años estaba soldando la parte trasera de un chasis de contenedor cuando un semirremolque sin conductor chocó con el chasis y lo aplastó contra un gato mecánico. Un camión se estacionó enfrente del chasis en el que estaba trabajando el mecánico. Llegó otro conductor y estacionó su camión en el sitio ligeramente cuesta arriba detrás del primer camión. Dejó su camión y caminó a la oficina. El conductor del primer camión también estaba en la oficina, pero rápido fue a mover su camión y dejó un espacio de casi 300 pies entre el camión que estaba cuesta arriba y el chasis. Poco después, el camión cuesta arriba rodó y golpeó el chasis contra el mecánico, aplastándolo fatalmente contra el gato.

¿Qué provocó este incidente?

- **Práctica:** El camión sin conductor estaba estacionado en un talud con el motor encendido, en punto neutro y sin el freno de mano.
- **Política:** El empleador aceptó que los conductores dejaran los camiones sin supervisión en el sitio, con los motores encendidos y sin poner el freno de mano.

MECÁNICO APLASTADO POR LLANTAS DE CHASIS

Industria: Transporte de carga general

Tarea: Reparación de suspensión de chasis

Un mecánico de 62 años estaba reparando un chasis cuando rodó y lo aplastó, mientras esperaba que se volvieran a conectar las líneas de los frenos de aire. Comenzó la reparación y desconectó las líneas de aire de las cámaras de freno, lo que activó el freno de mano. No se movió cuando intentó remolcar el chasis con un tractor del sitio. Entonces le dijo a otro mecánico que volviera a conectar las líneas de aire del chasis para soltar el freno de mano. Se arrodilló entre las llantas del chasis para esperar a que el mecánico terminara. Con las líneas de aire ya conectadas, se soltó el freno de mano, el chasis rodó y lo aplastó fatalmente.

¿Qué provocó este incidente?

- **Práctica:** El tractor estaba estacionado en un talud con la válvula manual del freno de mano desconectada y sin las llantas trabadas del tractor y el chasis.
- **Política:** El Programa para Prevención de Accidentes (Accident Prevention Plan, APP) del empleador no incluía políticas de freno de mano y llantas trabadas.

CONSEJOS PARA GUIARSE

- **Instale sistemas de freno de mano electrónico y alarmas de advertencia al conductor.** Sistemas:
 - Ponga el freno de mano automáticamente si el conductor no lo hace.
 - Combínelo con sistemas telemáticos de flotas para informar a los gerentes sobre camiones sin conductor y cuasi accidentes.
 - Avise a los conductores cuando el freno de mano no esté puesto.
- **Elabore e implemente una política de procedimiento operativo estándar (Standard Operating Procedure, SOP) para el uso del freno de mano y las llantas trabadas.** El SOP debe estar en el APP y exigir que todos los operadores de vehículos, incluidos los conductores de camiones y los mecánicos, realicen lo siguiente:
 - Poner el freno de mano, tanto si salen como si se quedan en la cabina.
 - Antes de salir de la cabina, colocar su pie en el freno de servicio, poner la transmisión en neutral, poner el freno de mano, apagar el motor, bloquear la ignición, quitar las llaves, ponerlas en su bolsillo y verificar en el tablero el indicador de freno de mano, si tiene.
 - Si se estacionan en un talud, girar las llantas delanteras hacia la acera o al costado de la carretera y trabar una o más de las llantas traseras en ambos lados.
- **Publique señales de advertencia muy visibles** en talleres de mantenimiento, patios terminales y en muelles de carga para recordar a los operadores de vehículos que hagan lo siguiente:
 - Apagar el motor, poner el freno de mano y trabar las llantas traseras antes de salir del camión.
 - Seguir los requisitos del freno de mano y las llantas trabadas durante el mantenimiento, carga y descarga.
 - Usar sistemas de sujeción para camiones y remolques o candados para muelles, si están disponibles.

Publicación del Programa de Evaluación de Seguridad y Salud e Investigaciones para la Prevención (Safety and Health Assessment and Research for Prevention, **SHARP**) número: **47-26-2024SP**

Esta alerta se basa en datos preliminares y no representa las determinaciones definitivas en relación con la naturaleza de los incidentes o la causa de las lesiones. Fue elaborada por el Programa de Evaluación de Fatalidades y Evaluación de Control (Fatality Assessment and Control Evaluation, FACE) de WA y la División de Seguridad y Salud Ocupacional (Division of Occupational Safety and Health, DOSH), Departamento de Labor e Industrias (Department of Labor & Industries) del Estado de WA. El programa FACE está financiado en parte por una subvención del Instituto Nacional para la Seguridad y Salud Ocupacional (National Institute for Occupational Safety and Health) (N.º 5U600H008487). Para obtener más información: www.lni.wa.gov/Safety/Research/FACE.



Lugar donde el chasis aplastó al mecánico.



Daños en el camión sin conductor por chocar contra el chasis.



Área donde el mecánico fue aplastado.