

GEARED UP FOR SAFETY

Safety Training for Scrap Transporters

CSA Myths

Myth: Thousands of drivers were taken off the road when CSA began.

Fact: There are no provisions in the CSA program to remove drivers from the road or take their license. If a driver has poor BASIC scores, they could be subjected to a Notice of Violation (a formal warning letter) or a Notice of Claim (a fine). The only way the FMCSA can remove a person's driving privileges is if he/she disregards the notice or is determined to be an imminent hazard. In addition, most motor carriers have reported few terminations as a direct result of CSA.

Myth: All roadside tickets/warnings/convictions/violations of any type will affect my CSA scores.

Fact: The CSA scoring system uses violations that are reported on roadside inspection reports by qualified inspectors. If it doesn't get reported into the FMCSA's data system via a roadside inspection form, the violation will not affect your CSA scores.

Myth: Carriers and drivers need to register for the CSA program and undergo mandatory training.

Fact: Carriers and drivers are automatically included in the program by virtue of being subject to FMCSA enforcement. There are no new training requirements under CSA.

Myth: Having access to CSA scoring information and the Pre-employment Screening Program (PSP) means that carriers no longer have to obtain drivers motor vehicle records or perform background checks.

Fact: The CSA program does not affect a motor carriers obligations under Part 391 of the Federal Motor Carrier Safety Regulations for qualifying drivers. Motor carriers still need to contact previous employers and obtain driver motor vehicle records.

Myth: Speeding violations no longer count against CSA scores.

Fact: Speeding violations that are 1 – 5 miles per hour (mph) over the speed limit are no longer used in the CSA scoring process for the Unsafe Driving BASIC because speedometers only need to be accurate within 5 mph. All other speeding violations (including those that don't specify your speed) are used in the scoring system.



ISRI

Institute of
Scrap Recycling
Industries, Inc.

Voice of the Recycling Industry

Send comments or questions to: isrisafety@isri.org

EQUÍPESE para la SEGURIDAD

Capacitación en seguridad para transportistas de chatarra

Mitos sobre el CSA

Mito: miles de conductores no pudieron seguir conduciendo cuando comenzó el programa de cumplimiento, seguridad y responsabilidad (Compliance Safety Accountability, CSA)

Verdad: no hay disposiciones en el programa CSA que les prohíban conducir a los conductores o que les retengan sus licencias. En caso de que un conductor posea un puntaje insuficiente en las categorías de mejoramiento de la seguridad y análisis del comportamiento (Behaviour Analysis and Safety Improvement Categories, BASIC), puede estar sujeto a recibir una Notificación de infracción (una carta formal de advertencia) o una Notificación de reclamo (una multa). La Administración Federal de Seguridad de Autotransportes (Federal Motor Carrier Safety Administration, FMCSA) solo podrá privar a un conductor de sus privilegios para conducir si este hace caso omiso a la notificación o es un *peligro inminente*. Además, la mayoría de los transportistas han informado pocos despidos como resultado directo del CSA.

Mito: todas las multas, advertencias, sanciones e infracciones de cualquier tipo en la ruta afectarán mi puntaje del CSA.

Verdad: el sistema de puntuación del CSA se basa en infracciones que son denunciadas en inspecciones en la ruta por inspectores calificados. En caso de que no se denuncie en el sistema de datos de la FMCSA a través de un formulario de inspección en la ruta, la infracción no afectará su puntaje del CSA.

Mito: los transportistas y los conductores deben inscribirse en el programa CSA y realizar una capacitación obligatoria.

Verdad: los transportistas y los conductores son incluidos automáticamente en el programa al estar sujetos al cumplimiento de la FMCSA. No hay nuevos requisitos de capacitación dispuestos por el CSA.

Mito: tener acceso a la información sobre la puntuación CSA y al Programa de evaluación previa al empleo (Pre-employment Screening Program, PSP) significa que los transportistas ya no tienen que obtener registros sobre la conducción de vehículos automotores ni realizar verificaciones de antecedentes.

Verdad: el programa CSA no afecta las obligaciones de los transportistas conforme a la Parte 391 del Reglamento Federal de Seguridad de Transporte Automotor para conductores habilitados. Aún así, los transportistas deben contactar a sus previos empleadores y obtener registros sobre la conducción de vehículos automotores.

Mito: las infracciones por exceso de velocidad ya no califican dentro del puntaje CSA.

Verdad: las infracciones por exceso de velocidad que oscilen entre 1 y 5 millas por hora (mph) y superen la velocidad permitida no serán utilizadas en el proceso de puntuación del CSA para la BASIC de conducción insegura, ya que los velocímetros solo tienen que ser precisos dentro de las 5 mph. El resto de las infracciones por exceso de velocidad (incluso aquellas que no especifiquen su velocidad) serán utilizadas en el sistema de puntuación.



Voice of the Recycling Industry

Institute of
Scrap Recycling
Industries, Inc.

Envíe sus comentarios o preguntas a: isrisafety@isri.org

Training Session Sign-In Sheet

Topic _____

Instructor _____

Location _____

Date _____

| PRINT NAME | SIGNATURE |
|------------|-----------|
| 1. | |
| 2. | |
| 3. | |
| 4. | |
| 5. | |
| 6. | |
| 7. | |
| 8. | |
| 9. | |
| 10. | |
| 11. | |
| 12. | |
| 13. | |
| 14. | |
| 15. | |
| 16. | |
| 17. | |
| 18. | |
| 19. | |
| 20. | |