



**INSTITUTO ARGENTINO  
DEL PETROLEO Y DEL GAS**

# PRÁCTICA **RECOMENDADA**

---

**PR IAPG-SC-37-2025-00**

---

**MOVILIDAD SEGURA PARA  
VEHÍCULOS LIVIANOS  
EN OPERACIONES  
HIDROCARBURÍFERAS**

## 1 OBJETO

- a) Determinar, unificar y establecer criterios de movilidad segura para el uso laboral de vehículos livianos, ya sea para flota propia como para la contratación de servicios que impliquen su uso.
- b) Provee una guía para el manejo del riesgo asociado a la movilidad segura en vehículos livianos. La misma es lo suficientemente genérica como para adaptarse a diferentes compañías de la industria del Petróleo y Gas, incluyendo operadoras, compañías contratistas y subcontratistas.
- c) Conforme la decisión final del IAPG, este Instituto no participa de las tareas operativas comprendidas en la presente Práctica Recomendada que están exclusivamente a cargo de los titulares de las Areas en gestión, así como tampoco de sus consecuencias, y resultados y sin que el IAPG se vea involucrado o responsable de ninguna consecuencia de esas actividades. Es decir, que toda la actividad, consecuencias y responsabilidades son de exclusiva responsabilidad de los operadores y titulares de las Areas en operaciones.

## 2 AMBITO DE APLICACIÓN

- a) Para ser utilizado en todas las actividades hidrocarburíferas relacionadas con la exploración, producción, transporte y refinación.
- b) Aplicable para vehículos livianos, excluidos aquellos vehículos destinados al transporte de mercancías peligrosas o al transporte de personal.

## 3 DOCUMENTOS DE REFERENCIA

- a) Leyes Nacionales de Tránsito N°24.449, N°26.363 y N°27.425, y toda norma que reglamente o modifique sus estructuras.
- b) Reporte IOGP 365/2024 Land transportation safety recommended practice.
- c) Global Status Report on Road Safety 2015. World Health Organization.
- d) IRAM ISO 39.001
- e) Procedimientos y estándares de empresas de O&G.
- f) Legislaciones provinciales y municipales aplicables.

## 4 ENFOQUE

### a) Gestión basada en riesgo

- i) Una efectiva implementación de un sistema de gestión con foco en los mecanismos de control del riesgo asociado al transporte vehicular puede proveer numerosos beneficios incluyendo la mejora en el desempeño de los conductores con la consecuente reducción de la cantidad y severidad de incidentes.
- ii) La gestión basada en el riesgo debe tener en cuenta el perfil de riesgo de la región en la cual las actividades de transporte se desarrollan. El análisis de perfil debe incluir como mínimo indicadores de incidentes y fatalidades de rutas y caminos, calidad de infraestructura de caminos, estándar y tipo de vehículos, nivel de cumplimiento de leyes de tránsito, entre otras características.
- iii) Países de alto riesgo: De acuerdo a la clasificación de la World Health Organization, Argentina es un país de alto riesgo para el transporte terrestre. En varias oportunidades a lo largo de este documento, se hará mención a esta característica y a ciertas recomendaciones especiales aplicables.

### b) Mejora continua

- i) La implementación de la presente práctica recomendada es solo un punto de partida para las compañías que deseen mejorar su desempeño en la gestión vehicular. La identificación de vulnerabilidades en la implementación y la investigación de incidentes vehiculares mostrarán la necesidad de reforzar prácticas con el fin de eliminar los incidentes de tránsito.
- ii) Algunas herramientas que pueden aplicarse para la mejora son:
  - (1) Campañas de concientización
  - (2) Auditorías del sistema de gestión vehicular.
  - (3) Entrenamiento y coaching para conductores.
  - (4) Evaluación del contexto en el que ocurren los desplazamientos.

## 5 IMPLEMENTACIÓN

### a) Generalidades

- i) Todas las políticas relevadas tienen como premisa de base el cumplimiento de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N°24.449, N°26.363 y N°27.425, las correspondientes disposiciones provinciales y municipales, tanto para lo concerniente a los conductores como a los vehículos. A partir de este punto, se agregan los ítems que se mencionan a continuación.
- ii) Todas las políticas incluyen a los contratistas en sus ámbitos de aplicación.
- iii) Las herramientas desarrolladas a continuación se relacionan con:
  - (1) Recomendaciones sobre la gestión de la movilidad
  - (2) Recomendaciones sobre el contexto vial
  - (3) Recomendaciones sobre el conductor
  - (4) Recomendaciones sobre los vehículos
  - (5) Preparación y respuesta ante la emergencia

### b) RECOMENDACIONES SOBRE LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

- i) Como condición general, se debe evaluar si es realmente necesaria la realización del viaje y se priorizará un sistema de parque cerrado para vehículos livianos. Se buscará maximizar la utilización de vehículos de transporte de personal (colectivos o combis, por ejemplo).
- ii) La compañía deberá realizar su plan de movilidad, que deberá incluir identificación de peligros viales, evaluación de riesgos viales, gestión de barreras, respuesta ante la

emergencia, investigación de incidentes y de siniestros de acuerdo con un modelo sistémico.

iii) Los gerentes, supervisores y líderes operativos de línea deberán asegurar que los procedimientos y recomendaciones plasmados en el plan de movilidad, se ejecuten con diligencia. Para ello deberán asumir un rol proactivo de dar seguimiento a los indicadores de movilidad establecidos y trabajar en conjunto con el equipo de seguridad, salud y ambiente de la compañía, para la construcción de una cultura de movilidad segura en la organización.

iv) La flota deberá contar con sistema de telemática que permita relevar información para construir indicadores viales, que incluirá una identificación electrónica personal e intransferible para todos los conductores habilitados, de manera de identificar y registrar sus desplazamientos vía tecnología de monitoreo satelital. Deberá realizarse un análisis de movilizaciones que respetará las velocidades máximas indicadas en la señalización vial y/o establecida por la legislación, así como también las indicadas en Yacimientos y demás instalaciones de la compañía. De igual forma, el plan deberá contemplar los criterios de desvíos (excesos de velocidad, aceleración, frenada, horas de exposición, entre otros). Los gerentes, supervisores y líderes deberán asegurarse de que la información provista por esta tecnología será utilizada para destacar comportamientos adecuados en la conducción, así como también oportunidades de mejora en el feedback a los conductores.

(1) Nota adicional: Puede tomarse como referencia la recomendación de IOGP que define como exceso de velocidad cuando se supera la velocidad máxima permitida en más de un 10% durante más de 20 segundos.

**Nota:** Se entiende por telemática al conjunto de hardware (Equipos de GPS Geoposicionamiento Satelital, sensores y cámaras de diverso tipo instalados en los vehículos, entre otros) y software (Sistemas ADAS, plataformas de gestión de datos, aplicaciones para conductores, entre otros) utilizados para prevenir siniestros viales.

**c) RECOMENDACIONES SOBRE EL CONTEXTO VIAL**

i) Se deberá realizar un análisis de los desplazamientos conforme al escalamiento de riesgos zonales y volumen de horas de exposición, utilizando herramientas tecnológicas.

ii) Estos análisis deberán ser actualizados ante cualquier novedad en el contexto que implique una modificación en los riesgos, o cada 3 años.

iii) Estos análisis deberán actualizarse periódicamente y formarán parte del material a ser utilizado para comunicación, consulta y entrenamiento permanente de los conductores.

iv) Con respecto al tiempo de conducción y las horas de trabajo, a continuación, se brindan criterios de referencia en la Tabla N°1. No obstante, debe primar un análisis de la movilidad y del riesgo vial asociado a las características y necesidades del servicio.

v) Tabla N° 1 CRITERIOS RELACIONADOS AL MANEJO Y HORAS DE TRABAJO

<b>Tabla N° 1 CRITERIOS RELACIONADOS AL MANEJO Y HORAS DE TRABAJO</b>	
<b>Requerimientos</b>	<b>Práctica recomendada</b>
Máximo tiempo de manejo y mínimo tiempo de descanso	4 horas, seguidas de 30 minutos de descanso. Sin embargo, es recomendado tener 15 minutos de descanso cada 2 horas, o descansos más frecuentes de menor duración.
Máximas horas de manejo en una jornada	Diez (10) horas totales excluyendo las horas de traslado de su hogar al trabajo y viceversa. 11 horas si se incluyen estos traslados.
Máximas horas de manejo y trabajo en una jornada	Se recomienda no exceder las 12 horas de trabajo en la jornada (el trabajo del conductor es la propia conducción y tareas de alistamiento).

## vi) Nota:

(1) Fuente: LCT 20.744 sobre descansos y convenios colectivos de trabajo aplicables.

## vii) Gerenciamiento de viaje

(1) El gerenciamiento de viaje es una herramienta que permite realizar un análisis de riesgo previo a la realización del viaje. Como condición general, la empresa debe evaluar si es realmente posible su realización en forma segura, mediante las herramientas de gestión de viaje (Ver Anexo II). En caso de resultar un riesgo medio o alto, se deberán implementar las medidas de control o atenuación del riesgo y los niveles de autorización. El análisis debe tener en cuenta la distancia a recorrer, el tipo de camino, las condiciones climáticas, horas de trabajo y de descanso, como mínimo. Enfoca especialmente en los riesgos significativos para la conducción tales como manejo nocturno, condiciones climáticas adversas, recorridos prolongados, conflictos sociales, entre otros criterios.

(2) Las empresas deberán asegurar el apropiado descanso de los conductores.

(3) La empresa debe contemplar las políticas de trabajo y descanso de los conductores al momento de planificar la tarea a realizar.

## (4) Recomendaciones IOGP sobre fatiga y conducción PARA LAS COMPAÑÍAS

## (a) Reducir el riesgo

(i) Elaborar un Plan de Gestión de Fatiga.

(ii) Tratar de limitar las horas de conducción de los conductores profesionales.

(iii) Recopilar información científica sobre estos límites máximos es recomendado, ya que se dispone de relativamente poca información al respecto.

## (b) Gestionar una reducción del riesgo de fatiga

(i) Introducir una política de un máximo de 2 hs de conducción continua, a partir de la cual se deberá hacer una pausa.

(ii) Implementar procesos de evaluación del riesgo de viaje, previo a la planificación y realización del mismo.

(iii) Considerar la inclusión de chequeos médicos específicos para la fatiga, por ejemplo, utilizando la escala de somnolencia Epworth.

(iv) Con el objetivo de aprender sobre incidentes previos, asegurar que en el proceso de investigación se analice el posible rol de la fatiga en la ocurrencia de un siniestro vial.

## (c) Posibilitar que los conductores adviertan el riesgo de conducir fatigados

(i) Crear una cultura en la que sea aceptable reportar fatiga o adormecimiento y apoyar a los trabajadores para que descansen.

(ii) Educar a los conductores sobre la importancia del descanso y los riesgos de conducir fatigados.

(iii) Proveer instalaciones para posibilitar que los trabajadores obtengan adecuado descanso antes de conducir. Por ejemplo, cuartos para dormir la siesta, instalaciones en la compañía u hoteles.

(iv) Desarrollar una política de descanso, describiendo cuándo y cómo dormir la siesta para minimizar la fatiga en la conducción.

## (5) Recomendaciones IOGP sobre fatiga y conducción PARA EL CONDUCTOR

## (a) Descansar

(i) Hacer las paradas planificadas, incluyendo adicionales si presenta síntomas de fatiga.

## (b) Auto-Evaluarse

(i) Estar alerta sobre la aparición de los primeros síntomas de fatiga leve, como bostezos repetidos, cambios frecuentes de posición y parpadeos frecuentes. Hacer una parada en estas situaciones.

(ii) No esperar a situaciones como alta dificultad para tener los ojos abiertos, o cabeceo frecuente, o dificultad para recordar una porción del viaje, porque estos son síntomas de fatiga grave y no se debe conducir en estas condiciones.

**d) RECOMENDACIONES SOBRE EL CONDUCTOR**

## i) Habilitación de conductores:

(1) Las buenas prácticas de mercado vigentes recomiendan contar con apto psicofísico y psicométrico vigente. En el Anexo I se puede apreciar un desglose pormenorizado de los

exámenes a llevar a cabo.

ii) Capacitación de conductores

(1) En la actividad hidrocarburífera se implementa una amplia variedad de cursos de seguridad vial. Se han logrado buenos resultados, renovando el curso de manejo seguro teórico práctico con cierta periodicidad acorde al riesgo evaluado en cada situación, con apoyatura de alguna/s de las otras opciones en los plazos intermedios entre cada renovación. IOGP recomienda renovar el curso teórico práctico cada 3 años, extendible a 4 años si en el plazo intermedio hay cursos teóricos o por e-learning.

(a) Básico por e-learning

(b) Teórico de manejo seguro

(c) Teórico práctico de manejo seguro. Nivel estándar y nivel avanzando.

(d) Cursos en simuladores.

(e) Curso teórico práctico de manejo seguro en condiciones adversas (hielo, ripio, nieve), para situaciones que presenten riesgos particulares.

(f) En el Anexo II se adjunta un modelo de contenidos de cursos de manejo.

iii) Recomendaciones generales en la conducción

(1) Contar con una identificación electrónica personal e intransferible para todos los conductores habilitados y utilizarla siempre durante la conducción, de manera de identificar y registrar sus desplazamientos vía tecnología de monitoreo satelital.

(2) Evitar transportar personas ajenas a la empresa.

(3) Nunca utilizar ningún tipo de sistema de comunicación durante la conducción. Tampoco sistema de manos libres en los celulares.

(4) Nunca conducir bajo los efectos de alcohol y drogas. Para el caso de medicamentos, verificar con el médico su posible influencia en la conducción.

(5) Establecer un listado de velocidades máximas permitidas para sectores sin señalización y dentro de los yacimientos.

(6) La utilización de los sistemas de control de velocidad crucero (convencional o adaptativo) no eximen al conductor de su responsabilidad sobre la conducción, tomando decisiones en función de una evaluación permanente de los riesgos involucrados. Asimismo, la utilización de los dispositivos de asistencia a la conducción se realizará cuando las condiciones del contexto sean las óptimas.

(7) Ciertas recomendaciones particulares para las maniobras de estacionamiento (marcha atrás, en general), asegurándose que no haya personas en zona de riesgo.

(8) En caso de participar de un siniestro vial, el conductor debe:

(a) Llamar a emergencias.

(b) Hacer la denuncia en la compañía (línea o área SHE) y, luego, en la compañía de seguros.

(c) Hacer denuncia policial.

(d) No mover el vehículo, sobre todo en casos que existan lesionados.

(e) Acompañar a los lesionados, hasta que llegue ayuda profesional.

**e) RECOMENDACIONES SOBRE LOS VEHÍCULOS**

i) Equipamiento de los vehículos

(1) Como punto de partida de aplicación general, el vehículo deberá tener cinturones de seguridad inerciales y apoya cabezas para todos los ocupantes a transportar. Además, se debe asegurar que el vehículo está apto para las funciones para las que ha sido diseñado por el fabricante.

(2) Dispositivos o tecnología de detección de distracciones y/o de fatiga en el conductor, cuyos resultados serán analizados en conjunto con lo que el sistema de telemática provee. Cómo mínimo los dispositivos deberán ser capaces de detectar la salida involuntaria de carril, la proximidad con el vehículo que lo antecede y la fatiga en la conducción.

(3) Utilización de vehículos que hayan obtenido la calificación de 5 estrellas por el LatinNCAP.

(4) Se recomienda que el equipamiento propio del vehículo contenga:

(a) Neumáticos acordes a la zona a transitar (uso de clavos, cadenas, cubiertas siliconadas para regiones con hielo o nieve).

(b) Un neumático de auxilio de similares características de los que provee el vehículo.

- (c) Profundidad mínima del dibujo 2 mm, en el sector más desgastado del neumático. Y en ningún caso llegar al límite indicado por el testigo propio del neumático.
  - (d) Air Bags frontales para conductor y acompañante.
  - (e) Sistema de frenos ABS en las 4 ruedas.
  - (f) Incorporación progresiva de todo elemento de tecnología avanzada (ADAS) que ayuda a la seguridad preventiva, como por ejemplo el control de estabilidad, alarma sonora de retroceso o sensor de estacionamiento, entre otros.
  - (g) Cristales sin polarizar.
  - (h) Arrestallamas (vehículos en zonas de riesgo de explosión).
  - (i) Incorporación de testigos de ajuste de tuercas de ruedas.
  - (j) Como recomendación adicional puede considerarse la colocación de equipos de radio VHF con sensores de choque para su utilización como cobertura adicional para situaciones de emergencia o en caso de pérdida de señal del equipo de monitoreo satelital y/o de telefonía celular para comunicarse.
  - (k) Un botiquín de primeros auxilios definido por la autoridad médica de la compañía, que sea verificado dentro del check list vehicular para prevenir el vencimiento del contenido.
  - (l) Accesorios: Se recomienda no incorporar accesorios no originales, así como también se sugiere no hacer modificaciones sobre las estructuras de los vehículos.
  - (m) Ver Anexo VII para equipamiento de vehículos operativos
- (5) Por otra parte, no se recomienda:
- (a) Jaula antivuelco interna.
    - (i) Las aplicaciones fuera del diseño no resuelven la problemática de los siniestros viales y poco ayudan para minimizar sus consecuencias. Por otro lado, en la legislación argentina no es aceptado el modificar la estructura de seguridad de los vehículos, cualquier modificación para lograr su legalidad es importante que sus planos sean aprobados por la Secretaria de Industria, con la verificación de algún ente estatal que los valide. Los Airbag pueden fallar en su funcionamiento por estos agregados o generar lesiones producto de interferencias en sus recorridos de inflado.
    - (ii) Los elementos rígidos que traben la desaceleración producida por los giros en un vuelco o modificaciones internas que rigidicen la carrocería, pueden aumentar la desaceleración lateral del vehículo y traer aparejado lesiones a sus ocupantes.
  - (b) Matafuego portátil de 5 kg en barra externa.
    - (ii) Criterios de antigüedad del vehículo para definir su renovación:
      - (1) En función de la evaluación de los riesgos viales que asume en la conducción, cada empresa deberá establecer un criterio de renovación que dependerá de los kilómetros acumulados, la antigüedad de la unidad y la gestión de mantenimiento que realice sobre la flota. Este criterio aplicará para vehículos propios y de terceros.
      - iii) Inspecciones del vehículo: Para contribuir al buen funcionamiento de todos los componentes del vehículo, se sugieren las siguientes prácticas:
        - (1) Verificaciones: se sugiere una revisión de los puntos críticos por parte del conductor, a saber:
          - (a) Vehículos de parque cerrado: verificar antes de tomar el vehículo y al dejarlo.
          - (b) Vehículos de asignación permanente: una vez por mes.
          - (c) En todos los casos, se trabajará con una planilla de Revisión de Vehículos Livianos, que se incorporará al legajo del vehículo. Ver Anexo IV.
          - (d) En caso de encontrar anomalías, se dará aviso al responsable de flota para que coordine los pasos a seguir (orden de mantenimiento, paso a indisponibilidad hasta tanto se repare el desperfecto, entre otros).
        - (2) Servicios: se realizarán todos los servicios oficiales que recomienda el fabricante.
        - (3) País de alto riesgo: se recomienda que las verificaciones de vehículos se hagan al menos una vez al año.
          - (iv) Vehículos de bajas emisiones
            - (1) Se define como tales a aquellos vehículos que emiten significativamente menos gases de efecto invernadero que los vehículos de combustibles fósiles. Entre ellos se encuentran los impulsados por biodiesel, GNL, GNC, hidrógeno, híbridos y eléctricos.

Para tales casos, la seguridad en la movilidad sigue siendo una prioridad.

- (2) Para el caso de utilización de estos tipos de vehículos, se recomienda:
- (a) Identificar claramente de qué tipo de vehículo se trata para que el personal de la compañía y especialmente el equipo de respuesta a la emergencia tomen nota de la situación.
  - (b) Asegurar que el análisis de riesgo considera su presencia en el entorno (estacionamientos especiales, lugares de carga de baterías, protección de las baterías contra golpes, verificación de inspecciones de tanques de almacenamiento, entre otros).
  - (c) Asegurar que el conductor conoce los riesgos especiales involucrados (ausencia de ruidos del motor, riesgo de fuego en baterías eléctricas y cómo responder, entre otros).
  - (d) Asegurar que el plan de respuesta ante la emergencia tiene en cuenta la posible presencia de estos vehículos en el escenario del evento.
  - (e) Para vehículos equipados fuera de fábrica con alguna/s de estas características, sólo se permitirá su uso con la Licencia de Configuración de Modelo emitida por el INTI.

#### **f) PREPARACIÓN Y RESPUESTA ANTE LA EMERGENCIA**

- 1) La empresa deberá tener su plan de preparación y respuesta a las emergencias, que contendrá las acciones para las situaciones definidas en la identificación de peligros y evaluación de riesgos y sus consecuencias (vuelco, colisión, choque, derrame, incendio y asistencia por fallas mecánicas, asistencia de heridos, contingencias climáticas, contingencias sociales, entre otros). Asimismo, deberá establecer un cronograma de prácticas y simulacros periódicos (que incluyan observadores para capitalizar las lecciones aprendidas), que tomen como base la realización de al menos un ejercicio crítico por año. Se sugiere entrenamiento en método P.A.S. (Proteger, Avisar, Socorrer).
- 2) En caso de participar de una emergencia, el conductor debe:
- (a) Desenergizar el vehículo.
  - (b) Proteger: señalizar la zona.
  - (c) Avisar: activar el rol de llamados convenido en la compañía
    - (i) Autoridades competentes, locales y jurisdiccionales, que brinden asistencia primaria en el accidente.
    - (ii) Línea de la compañía.
  - (d) Socorrer:
    - (i) Acompañar a los lesionados, hasta que llegue ayuda profesional.
    - (ii) No mover el vehículo, sobre todo en casos que existan lesionados.
    - (iii) Ejecutar las acciones de socorro establecidas en el plan de respuesta.
  - (e) Hacer el reporte en la compañía.



## ANEXO I: Exámenes médicos

En este anexo se detallan los exámenes médicos para la habilitación de conductores. Para el caso del apto psicofísico, se recomienda su renovación anual, y el plazo se extiende a 5 años para los psicométricos.

- (1) Examen clínico con evaluación visual.
- (2) Electrocardiograma.
- (3) Ergometría, para personas sometidas a esfuerzo y mayores de 45 años.
- (4) Laboratorio:
  - (a) Hemograma: Eritrosedimentación, Glucemia, Uremia
  - (b) Hepatograma: TGO, TGP, F.A.L, Bilirrubina, Colesterol LDL, HDL, colesterol total.
- (5) Triglicéridos.
- (6) Orina completa.
- (7) RX tórax frente.
- (8) RX columna lumbosacra frente y perfil, cada 2 años.
- (9) Audiometría tonal.
- (10) Medición IMC (índice de masa corporal).
- (11) Psicotécnico cada 2 años.
- (12) Electroencefalograma: Solo en preocupacional o en cambio de tarea si no tuviera un estudio previo.
- (13) Examen clínico equilibriométrico.
- (14) Capacidad visual: campimetría, agudeza visual (detección de problemas visuales como: astigmatismo, miopía, glaucoma, problemas en el nervio óptico y en la retina, enfermedades degenerativas, entre otros), respuesta al encandilamiento de las luces de otros vehículos, la phoria horizontal y vertical y la distinción general de los colores.
- (15) Capacidad auditiva: audiometría (detección de enfermedades en el oído como: infecciones crónicas, problemas del oído interno, sordera, entre otros), orientación auditiva (la capacidad de reconocer sonidos por cada uno de los oídos).
- (16) Capacidad mental: capacidad para responder a estímulos, responder adecuadamente con el entorno, mantener el sentido de la realidad, velocidad de reacción, la orientación tempo - espacial y discernimiento para la comprensión del pensamiento lógico (este último a través de pruebas escritas). También, se examinará la historia clínica del paciente relacionado con enfermedades mentales que podrían dificultar el ejercicio de la conducción como la neurosis, problemas de sueño, entre otros.
- (17) Examen psicométrico: Atención concentrada, toma de decisiones, reacciones múltiples, coordinación psicomotriz (destreza para ejecutar acciones precisas y rápidas utilizando la visión, la audición y los miembros superiores y/o inferiores, la coordinación de ambas manos y la coordinación entre la aceleración y el frenado de un vehículo), percepción de velocidad, impulsividad.
- (18) Incluir screening de apnea.

## ANEXO II: Programa de cursos de Conducción Defensiva

A continuación, se presenta un programa de capacitación vigente en el área del Golfo San Jorge, con buenos resultados en períodos de renovación cada 2 años. La recomendación es que ese plazo no exceda de los 5 años.

### A. CURSO INTENSIVO DE INICIO

#### 1. OBJETIVO

Se pretende que el trabajador al realizar el curso de inicio y aprobar la evaluación final del mismo obtenga la habilitación requerida para ingresar al yacimiento.

Por ello es necesario que el curso aporte los conocimientos para que:

- » Desarrolle suficiente habilidad y destreza para conducir en el yacimiento y en la vía pública el vehículo de la empresa y el propio.
- » Adquiera conocimientos sobre el vehículo y el tipo de carga que transporta, e información precisa para que pueda tomar las decisiones correctas que le permitan evitar accidentes.
- » Conozca el sistema legal vigente para desplazarse en la vía pública.
- » Internalice el procedimiento de gestión vehicular de la empresa a la que pertenece.
- » Comprenda la importancia de trasladar los conocimientos y habilidades adquiridos en su desplazamiento a su vehículo particular, sobre todo al transportar a su familia.
- » Reconozca los riesgos en la vía pública y las consecuencias de las conductas que se asumen con el vehículo.
- » Agregue capacitación a la experiencia práctica, cerrando el proceso de transferencia necesario para que pueda aprehender que la conducción de un vehículo demanda una actividad psicomotriz compleja que exige un alto nivel de concentración y conocimientos.

#### 2. ALCANCE

Válido para todo personal sin distinción de funciones y/o categorías laborales.

#### 3. MARCO LEGAL

El curso se ajusta a la siguiente matriz legal:

- » Ley 24449
- » Decreto Reglamentario 779/95
- » Ley 26363
- » Decreto Reglamentario 1716/08
- » Res. 195/97 (SOP y T)
- » Ordenanzas, normativas y reglamentaciones legales vigentes de menor jerarquía (Decretos, resoluciones, ordenanzas, etc.)

#### 4. CONTENIDO y DESARROLLO

Estructurado en cuatro (4) módulos que abordan los temas necesarios para lograr los objetivos señalados.

##### 4.1 Contenido general de los módulos

**Módulo I:** Estado de situación del sistema del tránsito: responsabilidad al conducir un vehículo, marco legal, el vehículo y sus limitaciones, la señalización.

**Módulo II:** El escenario de circulación, condiciones de riesgo, técnicas de conducción defensiva. Sujetos de la vía.

**Módulo III:** Vehículos especiales, flota pesada. El conductor, condiciones de aptitud y actitud para evaluar los riesgos y evitar el accidente (Contenidos específicos para conductores de flota pesada).

**Módulo IV:** Evaluación práctica y gabinete psicotécnico

## 4.2 Evaluación del curso

### Módulos teóricos

- » Examen de múltiples opciones.

### Módulo práctico

- » Observación durante la marcha por parte del evaluador registrando en planilla las maniobras y/o actitudes fallidas. En los casos de reprobados se indicarán recomendaciones para las mejoras en la técnica y actitud de conducción.
- » Se adjunta planilla ejemplo de evaluación.

Etapa 2 Evaluación Practica		CALIFICA				FECHA			
		SI		NO					
APELLIDO Y NOMBRES					VEHICULO DE PRACTICA				
LICENCIA N°			CATEGORÍA		VENCIMIENTO				
EMPRESA		SECTOR		OFICIO - PUESTO - PROFESIÓN			TIEMPO APLICADO		
EVALUADOR					N°				
4 x 4	TRANS. PERSONAL	L	P	CHASIS	L	P	ARTICULADO		
CONCEPTOS									
1 Check List (revisión vehículo)					2 Inicio de la Marcha				
1.1	Revisa niveles					2.1	Posición de manejo - Retrovisores		
1.2	Verifica presión de inflado					2.2	Precisión - Tiempos		
1.3	Verifica elementos sueltos					2.3	Progresión - Aceleración		
1.4	Conoce manual del vehículo					2.4			
1.5	Conoce tacógrafo - GPS - GPRS					2.5			
3 Circulación en Rectas					4 Circulación en Curvas				
3.1	Guía el vehículo ó se deja llevar					4.1	Ingresar a la curva en progresión		
3.2	Circula por el lugar adecuado					4.2	Técnica en el uso los brazos		
3.3						4.3	Sub / Sobrevirancia - Velocidad		
3.4						4.4	Aprovecha reversibilidad		
5 Concepto de Anticipación					6 Maniobras Marcha Atrás				
5.1	Observación superior a 20'					6.1	Línea recta		
5.2	Acciona los comandos a tiempo					6.2	Doblar y enderezar		
5.3	Lo sorprenden imprevistos					6.3	Precisión de maniobra		
7 Técnicas de frenado					8 Caja de velocidades				
7.1	No pisa el embrague al frenar					8.1	Pasa los cambios en torque		
7.2	Utiliza el motor para frenar - rebajas					8.2	Respeto selectora		
7.3	Frena a tiempo					8.3	Mantiene velocidad		
7.4	Frena en línea recta					8.4			
9 Aceleración					10 Velocidad				
9.1	Al ponerse en movimiento					10.1	De circulación		
9.2	Entre cambios					10.2	Mínima - máxima recomendada		
9.3						10.3			
11 Uso del Embrague					12 Grado de Atención				
11.1	Controla patinamiento					12.1	Advierte riesgos a tiempo		
11.2	Uso del pedal de comando					12.2	Interpreta Señalización Anticipadamente		
11.3	Uso mecanismo					12.3			
13 Distancias Seguras					14 Actitudinal				
13.1	De seguimiento					14.1	Reacciones ante los demás		
13.2	Laterales					14.2	Actúa preventivamente		
13.3	Del vehículo de atrás					14.3	Respeto las normas		
CONCEPTOS USO 4 X 4 Y AMBIENTE									
15 Opción doble tracción (4x4)					16 Dificultades de ambiente				
15.1	Conoce el mecanismo					16.1	Baja adherencia		
15.2	Conecta - Desconecta					16.2	Animales sueltos		
15.3	Secuencia / Uso relaciones					16.3	Condiciones del camino		
CONCEPTOS PESADOS									
17 Operación alta / baja (caja / diferencial)					18 Accionamiento freno aire				
17.1	Salir en alta					18.1	Prueba (Estacionamiento - Spring)		
17.2	Conoce y Respeta secuencia					18.2	Desbloqueo Spring		
19 Operación acople / desacople perno y plato de enganche					20 Operación desacoplar y acoplar mangueras aire del trailer				
19.1	Acoplar / Desacoplar					20.1	Acoplar / Desacoplar		
19.2	Verificar acople					20.2	Verificar acople		
19.3						20.2	Verificar llenado de tanques		
Recorrido Ambiente					01	Urbano - Combinado	I	Desde IAPG	
					02	Otro	B	Desde Base	

### 4.3 Desarrollo de la capacitación

#### Módulo I

Estado de situación: estadísticas argentinas, nivel de siniestralidad en nuestra región.

Legislación nacional y de la región. Marco general. Documentación obligatoria. Licencia de conducir.

El vehículo reglamentario. Luces, transparencia de los cristales. Elementos de seguridad Activa, neumáticos, accesorios.

La R.T.O., el S.O.R.C., autoridades de aplicación. Régimen de control y sanciones.

Señalización: definición, señales luminosas, auditivas, verticales y horizontales.

#### Módulo II

Conducción urbana y conducción en zona rural.

Normas de circulación para todos los usuarios de la vía. Visibilidad y valoración del espacio. Prioridades de paso, rotondas, estacionamiento.

Velocidades máximas y mínimas, distancia de seguimiento, distancias de frenado, intersecciones. Cruce ferroviario.

Vehículos de Emergencia.

Maniobras de sobrepaso.

Choque frontal, derrapes, vuelcos y condiciones que lo generan, banquinas, curvas.

Condiciones Adversas, conducción nocturna.

#### Módulo IV - Evaluación práctica y Evaluación psicotécnica

Recorrido urbano / rural con evaluación de actitud y aptitud para la conducción defensiva

#### Antes de la partida:

Conocimiento del vehículo (manual, prestaciones, etc.), documentación.

Checklist (verifica niveles, neumáticos, luces, fugas de fluidos, frenos, carrocería, elementos sueltos, equipamiento de seguridad, espejos.)

Ajuste y regulación de butaca, espejos retrovisores, control del cinturón de seguridad, prueba de frenado.

#### Circulación zona urbana:

Estacionamiento paralelo, distancia de seguimiento, distancia lateral de fuga, respeto a peatones, prioridades de paso, señalización (reconocimiento y aplicación), semáforos, sendas peatonales.

Aceleración al ponerse en movimiento y en marcha, técnicas de frenado, uso del embrague en el frenado, uso de la caja de velocidades.

Velocidad de circulación, selección de velocidad en curvas.

Atención al tránsito, concepto de anticipación a los riesgos emergentes, respeto a las normas conducta proactiva.

#### Circulación zona rural:

Selección y uso de 4 x 4, conocimiento de los mecanismos, conexión y desconexión, secuencias, uso de relaciones.

Tránsito en rectas, control del vehículo, elección de huella de circulación.

Tránsito en curvas, técnica en el uso de brazos sobre el volante, selección de velocidad para circular en la curva, desplazamiento, concepto de derrapes.

Plano inclinado: selección de tracción, velocidad, sostenimiento de la marcha. Detención y reinicio de la marcha. Descenso en marcha atrás, uso de la caja de velocidades, uso de espejos retrovisores

## 5. HABILITACIONES DEL CURSO

### 5.1 Credenciales y certificados

- » Aprobado el curso que corresponda de inicio o de renovación, se emite una credencial.
- » La credencial es de carácter intransferible.
- » Es de carácter particular y carece de validez para el ámbito público.

## B. CURSO INTENSIVO DE RENOVACIÓN

### 1. OBJETIVO

Revisar y actualizar la práctica como conductores defensivos de los cursistas que en oportunidad anterior hayan aprobado el curso intensivo de inicio.

Sostener una capacitación intensiva que asegure y renueve el reconocer y aplicar los procedimientos, procurando fortalecer la formación de los conductores defensivos, de manera permanente.

Para ello es necesario que el curso aporte los conocimientos suficientes para que:

- El asistente revise su conducta al desplazarse en yacimiento o en la vía pública con el vehículo de la empresa, o propio, con sus compañeros, o su familia.
- Reciba información sobre las modificaciones de la legislación vial nacional o local.
- Reconozca los errores que genera en su desplazamiento y los riesgos que éstos representan para los usuarios de la vía pública.
- Reconozca la importancia de ajustarse al procedimiento de la empresa, para evitar accidentes.

### 2. ALCANCE

2.1 Válido para todo personal afectado a tareas de la actividad sin distinción de funciones y/o categorías laborales.

### 3. MARCO LEGAL

El curso se ajusta a la siguiente matriz legal:

- Ley 24449
- Decreto Reglamentario 779/95
- Ley 26363
- Decreto Reglamentario 1716/08
- Res. 195/97 (SOP y T)
- Ordenanzas, normativas y reglamentaciones legales vigentes de menor jerarquía (Decretos, resoluciones, ordenanzas, etc.)

### 4. CONTENIDO y DESARROLLO

#### 4.1 Diseño general

Estructurado en dos (2) módulos que abordan los temas necesarios para lograr los objetivos señalados.

#### 4.2 Contenido general de los módulos

**Módulo I:** Datos estadísticos nacionales y regionales. Legislación. Conducción en yacimiento. Señalización. Conducción urbana y rural. Condiciones adversas. Seguridad activa. Seguridad pasiva. Factores humanos (alcohol, sueño, cansancio, distracciones.)

**Módulo II:** Evaluación práctica y gabinete psicotécnico

#### 4.3 Evaluación del curso

##### Módulo teórico

Examen de múltiples opciones.

##### Módulo práctico

Observación durante la marcha por parte del evaluador registrando en planilla las maniobras y/o actitudes fallidas. En los casos de reprobados, se indicarán recomendaciones para las mejoras en la conducción, actitud, conducta proactiva, etc. según corresponda

#### 4.4 Desarrollo de la capacitación

##### **Módulo I:** Contenido de la evaluación diagnóstica

- » Legislación vigente Autoridades y Organismos de Aplicación
- » RENAT/ SiNAT
- » Licencia única habilitante. Categorías, habilitación profesional. Sanciones e inhabilitaciones
- » Documentación Exigible. Cédula verde y cédula azul.
- » Procedimientos de conducción en yacimiento, gestión vehicular.
- » Elementos de seguridad activa. Mantenimiento del vehículo.
- » Usuarios de la vía pública. Obligaciones y derechos. Peatones, ciclistas. motos.
- » Flota pesada. Vehículos de transporte de carga, de pasajeros, de sustancias peligrosas.
- » Permiso Especial de circulación.
- » Señalización. Prioridad de acatamiento.
- » Normas de circulación, visibilidad, espacio. Prioridades de paso. escuelas, cruce ferroviario.
- » Distancia de seguimiento y distancia de frenado. Técnicas de frenado.
- » Adelantamiento en ruta y en intersecciones.
- » Velocidades máximas y mínimas, en zona rural y urbana.
- » Maniobras peligrosas. Ripio, derrapes, vuelcos.
- » Anticipación de la maniobra propia y ajena.
- » Condiciones adversas de clima.
- » Condiciones y aptitud del conductor.
- » Responsabilidad del conductor para evaluar riesgos.
- » Choque de frente.
- » Seguridad pasiva.
- » Factores humanos (alcohol, sueño, cansancio, distracciones).
- » Técnicas de conducción defensiva para evitar el accidente.

##### **Módulo II**

Recorrido urbano / rural con evaluación de actitud y aptitud para la conducción defensiva.  
Gabinete psicotécnico

##### **Antes de la partida:**

Conocimiento del vehículo (manual, prestaciones, etc.), documentación.

Checklist (verifica niveles, neumáticos, luces, fugas de fluidos, frenos, carrocería, elementos sueltos, equipamiento de seguridad, espejos).

Ajuste y regulación de butaca, espejos retrovisores, control del cinturón de seguridad, prueba de frenado.

##### **Circulación zona urbana:**

Estacionamiento paralelo, distancia de seguimiento, distancia lateral de fuga, respeto a peatones, prioridades de paso, señalización (reconocimiento y aplicación), semáforos, sendas peatonales.

Aceleración al ponerse en movimiento y en marcha, técnicas de frenado, uso del embrague en el frenado, uso de la caja de velocidades.

Velocidad de circulación, selección de velocidad en curvas

Atención al tránsito, concepto de anticipación a los riesgos emergentes, respeto a las normas conducta proactiva.

##### **Circulación zona rural:**

Selección y uso de 4 x 4, conocimiento de los mecanismos, conexión y desconexión, secuencias, uso de relaciones.

Tránsito en rectas, control del vehículo, elección de huella de circulación.

Tránsito en curvas, técnica en el uso de brazos sobre el volante, selección de velocidad para circular en la curva, desplazamiento, concepto de derrapes.

Plano inclinado: selección de tracción, velocidad, sostenimiento de la marcha. Detención y reinicio de la marcha. Descenso en marcha atrás, uso de la caja de velocidades, uso de espejos retrovisores

## 5. HABILITACIONES DEL CURSO

### 5.1 Credenciales

- Aprobado el curso de renovación se emite una credencial.
- La credencial es de carácter intransferible.
- Es de carácter particular y carece de validez para el ámbito público.

## **EVALUACIÓN PSICOTÉCNICA**

### **1. OBJETIVO**

Considerando los riesgos propios de la conducción de vehículos en el espacio público y/o privado junto a la capacitación y evaluación teórica y la evaluación práctica a cada solicitante de la credencial de manejo defensivo, tanto en los cursos de inicio o de renovación se le practicará una evaluación psicotécnica.

Los requerimientos psicosenométricos a realizar serán los específicos que demanda la actividad (conducción) teniendo en cuenta que una correcta evaluación puede identificar, con la certeza que el método permite, a un trabajador con alto riesgo para la tarea a realizar (probabilidad de accidentes).

### **2. ALCANCE**

Válido para todo personal afectado a tareas de la actividad petrolera sin distinción de funciones y/o categorías laborales.

### **3. VALIDACIÓN**

La evaluación de los solicitantes y el correspondiente informe serán realizados por profesionales y elevados a la consideración de la Empresa a la que pertenece el solicitante para su libre disposición. Las evaluaciones psicosenométricas no serán descalificatoria para la obtención de las credenciales que se tramiten.

### **4. CONTENIDO DE LA EVALUACIÓN PSICOSENSOMÉTRICA**

Se detallan los distintos test de evaluación a los que serán sometidos los postulantes

#### **a. ÁREA PSICOTÉCNICA**

Se realizará la medición de aptitudes psicofísicas de los conductores a través de exámenes psicotécnicos, Con instrumentos destinados a evaluar de manera sencilla las principales capacidades involucradas en la conducción se determinará si el postulante reúne las condiciones necesarias y suficientes para conducir de manera eficaz en situaciones normales como en inusuales, detectando posibles limitaciones psicológicas, físicas y sensoriales de los candidatos a obtener la licencia de conductor defensivo.



	<b>EVALUACIÓN</b>	<b>DETERMINA / EVALÚA</b>
<b>1</b>	<b>Test de reacción simple</b>	Determina el tiempo de reacción ante un estímulo visual. Detección de conductores con tiempos de reacción demasiado lentos, como así también a aquellos que pueden presentar reacciones impulsivas.
<b>2</b>	<b>Test de coordinación bimanual con ritmo y tiempo impuesto</b>	Evalúa la coordinación viso-motriz en forma disociada en cada mano y ambas simultáneamente. Detecta fallas en la maduración neuromotriz que se traduce en la disminución progresiva de los movimientos asociados
<b>3</b>	<b>Test de velocidad de anticipación</b>	Determina la aptitud de un sujeto para percibir velocidades, trayectorias, distancias y su capacidad de autocontrol, evaluadas por medio de un ejercicio de anticipación dinámica.
<b>4</b>	<b>Test de punteado de Lahy</b>	Evalúa al sujeto respecto de estímulos visuales y auditivos relacionados con condiciones rutinarias. Lo expone a una acción constante, por lo que debe cumplir con la aptitud de resistencia a la monotonía que se produce en dicho test
<b>5</b>	<b>Test de palancas de Lahy</b>	Permite evaluar la coordinación viso-motora y el tiempo de razonamiento para una acción de trabajo con ambas manos en forma disociada (coordinación bimanual), sin ritmo ni tiempo impuesto.
<b>6</b>	<b>Test de reacciones múltiples</b>	Evalúa la capacidad de reacción ante estímulos varios mediante el control relacional de la memoria con la ejecución motora y rapidez psicomotora. Se exige del examinado una respuesta selectiva, debiendo para ello en fracciones de segundos, determinar cuál de sus miembros debe utilizar, y cuál es la acción a realizar por el mismo.
<b>7</b>	<b>Test de resistencia a la monotonía</b>	Provee información sobre la capacidad de concentración, relacionando la memoria reciente con figuras que se presentan de manera monótona y repetitiva, logrando la fatiga y dispersión de la concentración.

**b. AREA SENSOMÉTRICA**

El equipo de visión y audición permite evaluar con exactitud y detectar aquellas personas que tienen problemas visuales o auditivos que pueden afectar la conducción de un vehículo.

	<b>EVALUACIÓN</b>	<b>DETERMINA / EVALÚA</b>
<b>1</b>	<b>Agudeza visual</b>	Permite realizar una evaluación en forma rápida y precisa de la capacidad visual de un individuo (monocular –binocular)
<b>2</b>	<b>Test de visión en profundidad</b>	Este examen nos permite identificar al individuo con problemas de apreciación de distancias. Permite identificar a potenciales conductores causantes de accidentes por adelantamientos.
<b>3</b>	<b>Discriminación de colores</b>	Permite identificar las deficiencias en el reconocimiento de colores, difusión denominada discromatopsia (daltonismo), la que puede ser total o parcial y suele dificultar visualizar objetos por contraste
<b>4</b>	<b>Foria vertical u horizontal</b>	Establece las desviaciones en los ojos (estrabismo) en horizontal y en vertical que tienen vinculación con la visión de profundidad y agudeza visual
<b>5</b>	<b>Visión nocturna</b>	Mide la capacidad que tiene un conductor en el reconocimiento de objetos en la penumbra.
<b>6</b>	<b>Visión encandilada</b>	Permite simular un encandilamiento en condiciones de visión nocturna.
<b>7</b>	<b>Recuperación al encandilamiento</b>	Permite medir la velocidad de recuperación de la visión, al pasar de un deslumbramiento a un estado normal en una conducción nocturna.
<b>8</b>	<b>Campimetría</b>	Mide la capacidad del conductor para distinguir objetos a los costados. Detecta problemas de visión periférica y global a 55º, 70º y 85º
<b>9</b>	<b>Audiómetro</b>	Permite determinar la capacidad de audición de un conductor a través de audífonos o campo abierto, determinando agudeza auditiva en distintos decibeles y frecuencias simulando el medio ambiente

### ANEXO III: Limitación de horarios y jornadas de conducción

En materia de la extensión de la jornada de conducción, a continuación, se presenta un ejemplo de tratamiento del tema:

- a. Autopistas, autovías, rutas o caminos rurales: entre las 20:00 Hs y las 06:00 Hs del día siguiente, la circulación queda restringida a viajes que por razones operativas (de servicios o proyectos) no puedan ser realizados en horario diurno. En dicho supuesto, el Coordinador de Servicios y en su ausencia el Gerente del área, deberá asegurar que el conductor cuente con los descansos establecidos en el procedimiento vigente, de lo contrario no deberá autorizar el viaje.
- b. Avenidas y calles en ciudades: No existe restricción horaria siempre que se respeten los descansos establecidos en el procedimiento vigente.
- c. Es importante reducir los riesgos de la fatiga y tomar los descansos adecuados en viajes largos; para ellos se aplicará un breve descanso, de por lo menos 15 minutos, después de 2 horas de conducción y un descanso mayor, al menos de 30 minutos, después de 4 horas. Las distancias máximas establecidas diarias son 400 km para la conducción en rutas en buen estado y 600 km para la conducción en autopistas/autovías. Si se maneja en vías combinadas (rutas/autopistas) de rutina se tomará el valor de recorrido menor, excepto que el Asesor de Seguridad apruebe una distancia promedio haciendo el cálculo puntual y registrándolo en "observaciones" del plan de viaje.
- d. En casos excepcionales donde, por alguna razón justificada, un conductor deba superar los límites de circulación establecidos, deberá contactar vía telefónica al Asesor de Seguridad de la correspondiente División, quien analizado el caso determinará si es factible la extensión y de ser aprobada determinará los descansos adicionales al plan de viaje.
- e. En todos los casos el límite máximo por conductor para permanecer en ruta respetando los tramos indicados, e incluyendo marcha y paradas, es de 8 horas por día.

**Anexo VI: Planilla de revisión de vehículos**

PLANILLA DE CONTROL			
VEHÍCULOS			
(AUTOS, CAMIONETAS, CAMIONES.)			
Vehículo:	Modelo:	Usuario:	N° Patente:
Referencia			
Evaluación:	Mal	<input checked="" type="checkbox"/>	B <input checked="" type="checkbox"/>
Observaciones:	Corregir (Co) - Faltante (F) - Verificar (V) - Reparar (R) - Limpiar (L) - Cambiar (Ca) - No Corresponde (NC)		
<b>CARROCERIA</b>	<b>EVAL</b>	<b>OBS</b>	
Pintura			
Tapizado			
Ópticas			
Parabrisas			
Cristales			
Cubiertas			
Especios			
<b>ACCESORIOS</b>	<b>EVAL</b>	<b>OBS</b>	
Stereo			
Herramientas			
Auxilio			
Varios			
<b>DESCRIPCION DEL CONTROL</b>			
<b>SISTEMA ELÉCTRICO</b>			<b>EVAL</b>
			<b>OBS</b>
Luces altas			
Luces bajas			
Luces de posición delanteras / traseras.			
Luces de giro delanteras / traseras.			
Luces de freno.			
Luces de indicación marchas atrás.			
Balizas intermitentes.			
Alarma acústica de retroceso.			
Luces de tablero instrumentos.			
Reflector / es.			
Bocina			
Sistema de Limpia parabrisas y lunetas traseras			
Otros			
<b>INTERIOR</b>			<b>EVAL</b>
			<b>OBS</b>
Instrumental.			
Levantavidrios.			
Cerraduras.			
Tapizados.			
Calefactor / Desempañador			
Aire acondicionado.			
Apoyacabezas. Cantidad:			
Parasoles			
Limpieza.			
Otros			
<b>ELEMENTOS DE SEGURIDAD</b>			<b>EVAL</b>
			<b>OBS</b>
Cinturones de seguridad. Cantidad:			
Equipos GPS de geoposicionamiento satelital			
Matafuegos / Extinguidores. Venc. Cant - Tipo - Kg:			
Balizas triángulos.			
Barra remolque.			
Botiquín.			
Linterna. Tipo:			
Arrestallamas.			
Sujecion tubos GNC			
<b>DOCUMENTACION DEL VEHICULO y PERSONAL</b>			<b>EVAL</b>
			<b>OBS</b>
Tarjeta Verde Vto:			
Patente Ultimo Recibo Vto:			
Seguro Vto:			
Verificacion tecnica (VTV) - Vigencia desde: Hasta:			
Carnet Conducir Vto:			
Verificacion equipo GNC - Vigencia desde: Hasta:			
Km actual:			
Km ultimo service:			
Fecha y hora de Inspección:			
<b>Responsable del vehículo</b>			<b>Inspeccionado por:</b>
Si el presente documento está impreso, su copia es no controlada			REVISION
			07

**Anexo V: Formulario de gestión de viaje**


**GERENCIAMIENTO DE VIAJES**

Teléfono de contacto en punto de Origen:  
Teléfono de contacto en punto de Destino:


ÁREA :	YACIMIENTO	SECTOR	FECHA						
CONDUCTOR		ACOMPAÑANTES							
MOTIVO DEL VIAJE									
<b>VIAJE</b>									
ORIGEN		DESTINO							
HORA ESTIMADA SALIDA	RUTA A UTILIZAR (mencionar puntos de referencia)								
HORA ESTIMADA LLEGADA	HORA REAL REPORTE	CONTACTO PARA REPORTE							
Si el conductor del vehículo no se reporta dentro de las 2 horas posteriores a la fijada como de reporte o llegada, el autorizante deberá dar aviso inmediato a Security.									
<b>CONTACTOS DE EMERGENCIA</b>									
TELÉFONO GUARDIA DESTINO		TELÉFONO/CELULAR AUTORIZANTE							
<b>VEHÍCULO: DOCUMENTACION - EQUIPAMIENTO SEGURIDAD</b>									
<input type="checkbox"/>	Dominio	<input type="checkbox"/>	Licencia de conducir						
<input type="checkbox"/>	Tarjeta verde	<input type="checkbox"/>	Llave identificación en tacógrafo						
<input type="checkbox"/>	Póliza Seguro Automotor	<input type="checkbox"/>	Manejo defensivo						
<input type="checkbox"/>	Rueda de Auxilio	<input type="checkbox"/>	Indicador de torque en ruedas						
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	Botiquin						
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	Matafuego						
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	Cinturón de Seguridad						
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	Linterna						
<b>AUTORIZACIÓN VIAJE</b>									
Nombre y Firma CONDUCTOR		Nombre y Firma AUTORIZANTE							
<b>EVALUACION DE RIESGO</b>									
A - Distancia		B - Tipo de viaje		C - Condición climática		D - Tipo de Ruta		E - Conocimiento del viaje	
Menor 50 Km	1	Diurno	0	Soleado / nublado	1	Pavimentada	1	Conoce bien la ruta	1
De 50 kma 150 Km	2	Diurno y nocturno	5	Lluvia / barro / viento	2	Mixta pavimentada	2	La recorrió al menos 1 vez	2
De 150 km a 300 Km	3	Nocturno	10	Tormentas / niebla	4	No pavimentada	5	Solo estudió el camino	3
Mayor 300 Km	8			Nieve/ heladas	5	Con comisas	8	No la conoce	5
F - Comunicación		G - Personas por vehículo		H - Total Hs trabajadas + Tiempo conducción		Evaluación del Viaje			
Celular - radio	1	1 vehículo con 1 persona	6	Menor a 8 hs	2	A	E		
Solo en parte camino	2	1 vehículo con 2 o más personas	4	Entre 8 y 12 hs	4	B	F		
Sin comunic, en convoy	5	2 o más vehículos con 1 persona por vehículo	2	Entre 12 y 18 hs	5	C	G		
Sin comunicación	8	2 o más vehículos con 2 o más personas por vehículo	1	Mayor a 16 (no autorizado)	15	D	H		
						Total		0	
Riesgo	Puntaje	Autoriza	Nombre y Apellido						
Bajo	0 a 20	Autorización automática							
Medio	21 a 30	Líder o supervisor inmediato							
Alto	mas 30	Gerente del sector al cual pertenece el conductor							

**Anexo VI: Mapas de riesgo**


*Tramo: Cruce de Ruta 22 y alternativas de salida por calle Colón – Parque Industrial Neuquén*

FOTO	TRAMO	RIESGO	PELIGROS
	Km 00 + 9,4 entre 0,004 y 9,4	<b>ALTO</b>	giro en rotonda sobre calles Antártida Argentina y Colón giro en rotonda sobre calles Dr. Ramón y Ruta 7 alta densidad de tránsito liviano a exceso de velocidad
	Km 00 + 9,4 entre 0,004 y 9,4	<b>MEDIO</b>	cruces aéreos de líneas eléctricas de BT y MT conductores no respetan semáforos en rojo presencia de transporte de cargas peligrosas presencia de peatones sobre calzada presencia de ciclistas sobre calzada presencia de escolares poca visibilidad del estado de semáforos en horas del atardecer alta densidad de tránsito liviano y transporte de pasajeros con paradas sobre banquina
	Km 00 + 9,4 entre 0,004 y 9,4	<b>BAJO</b>	zona urbana intersecciones sin semáforos calles con alta densidad de tránsito ingreso a ruta 7 (multitrocha), pavimentada de 2 carriles por mano con velocidad Max 60 km/h rampas de salida y entrada a la ruta desde barrios 14 de Octubre, Copol, Alta Barda, Salud Pública. buen estado de banquetas buena señalización horizontal y vertical

*Tramo: Parque Industrial Neuquén –Centenario*

FOTO	TRAMO	RIESGO	PELIGROS
	Km 00 + 19,3	<b>ALTO</b>	zona urbana rotonda norte Centenario con derivaciones a Cinco Saltos, continuación de ruta 7 y cruce aéreo peatonal
	Km 00 + 19,3 entre 9,4 y 18,3	<b>MEDIO</b>	zona rural cruces aéreos de líneas eléctricas de BT presencia de transporte de cargas peligrosas presencia de peatones sobre banquina presencia de ciclistas sobre calzada alta densidad de tránsito liviano y transporte de pasajeros con paradas sobre banquina presencia eventual de cargas sobresalientes y maquinaria especial (tractores, grúas, etc.)
	Km 00 + 19,3 entre 18,3 y 19,3	<b>MEDIO</b>	zona urbana rotonda sur Centenario con alto tránsito liviano y pesado, presencia de peatones y angostamiento de la calzada
	Km 00 + 19,3 entre 9,4 y 19,3	<b>BAJO</b>	zona rural continúa ruta de dos carriles por mano banquina en buen estado buena señalización horizontal y vertical intersecciones con caminos secundarios en km 12,9 Estación de peaje derivadores para giro a la izquierda en zona Parque Industrial de Centenario

*Tramo: Cruce ruta a Añelo (RP7) – Acceso a Yacimiento Loma de La Lata*

FOTO	TRAMO	RIESGO	PELIGROS
	Km 00 + 101,6 entre 61,9 y 101,6	<b>ALTO</b>	presencia de animales sueltos sobre banquina y calzada. deformaciones en la calzada. alta densidad de tránsito, riesgos de sobrepaso de terceros en zonas prohibidas.
	Km 00 + 101,6 entre 61,9 y 101,6	<b>MEDIO</b>	desvío hacia Añelo con giro de 90° a la izquierda. sectores de banquetas sin consolidar y con mucha inclinación. Peligro con lluvia. presencia de peatones y ciclistas en la calzada presencia de vehículos rurales
	Km 00 + 61,9 entre 61,9 y 101,6	<b>BAJO</b>	zona rural con intercambio de actividades de producción de petróleo y gas cruces de línea eléctrica de BT intersecciones con caminos secundarios calzada en buen estado con curvas suaves en km 101,6 ingreso a Oficinas/Gerencia LLL presencia de transporte de equipos pesados

## **ANEXO VII: Equipamiento para vehículos operativos**

Se recomiendan los siguientes equipos y elementos para llevar en el vehículo:

- » Sistema de monitoreo satelital con identificación de conductor.
- » 4 conos con reflectivo 3M de 70 cm con base rígida.
- » 1 extinguidor de Polvo Químico Seco (Tipo ABC) de 10 kg.
- » 1 crique hidráulico (El fabricante provee crique mecánico tijera).
- » 1 linterna recargable antiexplosiva.
- » 2 calzas de neumáticos.
- » Un par de cadenas para barro o nieve.
- » chaleco reflectivo para todos los ocupantes que requieran exposición a algún riesgo en el traslado.
- » Guantes de baqueta.