

## Estándar Operacional Crítico de Gestión de Viajes

Seguridad, Ambiente y Salud

### Norma

Código	TEC XX SAS NO 001
Versión	01
Emisión	Octubre 2011
Fecha Vigencia	Abril 2013
Páginas totales	11
Reemplaza / Modifica	N/A

---

Emitido por

Aprobado por

Aprobado por

Visto Bueno por

Autorizado por

---

*Fecha:*

*Juan Pablo Presser / SAS*

*Fecha:*

*Raúl Gilende / SAS*

*Fecha:*

*Horacio Marín / DIGE E&P  
Ricardo Markous / DIGE G&P*

*Fecha:*

*Silvina Abad / GESI*

*Fecha:*

*Gabriel Sánchez / DIPE*

---

Una vez impreso este documento se convertirá en una copia no controlada, antes de su uso contraste con la información de red.



## Índice & Contenido

<b>1. Consideraciones Generales</b>	<b>3</b>
1.1. Objetivo	3
1.2. Alcance	3
1.3. Documentos de Referencia	3
<b>2. Siglas y Definiciones</b>	<b>3</b>
2.1. Siglas	3
2.2. Definiciones	4
<b>3. Contenido</b>	<b>5</b>
3.1. Requerimientos aplicables al equipo	5
3.1.1. Documentación	5
3.1.2. Equipamiento en vehículos	5
3.1.3. Inspección y mantenimiento preventivo	6
3.1.4. Tacógrafos	7
3.2. Requerimientos aplicables a los procedimientos	7
3.3. Requerimientos aplicables a las personas	9
3.4. Requerimientos aplicables al sistema de gestión	10
<b>4. Anexos</b>	<b>10</b>
<b>5. Control de cambios.</b>	<b>11</b>
5.1. Versión Original	11

---

Emitido por	Aprobado por	Aprobado por	Visto Bueno por	Autorizado por
-------------	--------------	--------------	-----------------	----------------

---

---

Fecha:	Fecha:	Fecha:	Fecha:	Fecha:
Juan Pablo Presser / SAS	Raúl Gilende / SAS	Horacio Marín / DIGE E&P Ricardo Markous / DIGE G&P	Silvina Abad / GESI	Gabriel Sánchez / DIPE

---

Una vez impreso este documento se convertirá en una copia no controlada, antes de su uso contraste con la información de red.



## 1. Consideraciones Generales

### 1.1. Objetivo

Este estándar pretende establecer las condiciones básicas aplicables a los viajes, vehículos, conductores y pasajeros para minimizar los riesgos de accidentes vehiculares.

### 1.2. Alcance

El presente documento se aplica sobre los vehículos y usuarios relacionados al transporte terrestre de personas o cargas en las operaciones de Tecpetrol, contemplando:

- Vehículos operativos propios de la empresa
- Vehículos alquilados
- Vehículos contratados para transporte de personas (remises, minibuses, etc.)
- Vehículos contratados para transporte de cargas
- Vehículos de contratistas

**Todos los principios establecidos en este documento deben ser aplicados en concordancia con las leyes locales, quedando estas por sobre todo punto establecido en el presente estándar.**

### 1.3. Documentos de Referencia

- [TEC XX SAS PR 001 – Reporte e Investigación de Incidentes](#)
- [Leyes Aplicables al país de la operación](#)

## 2. Siglas y Definiciones

### 2.1. Siglas

DIPE

Dirección de Personal

DIOP

Dirección de Operaciones

GEAB

Gerencia de Abastecimientos

SAS

Seguridad, Ambiente y Salud

---

Emitido por

Aprobado por

Aprobado por

Visto Bueno por

Autorizado por

---

Fecha:

Juan Pablo Presser / SAS

Fecha:

Raúl Gillende / SAS

Fecha:

Horacio Marín / DIGE E&P  
Ricardo Markous / DIGE G&P

Fecha:

Silvina Abad / GESI

Fecha:

Gabriel Sánchez / DIPE

Una vez impreso este documento se convertirá en una copia no controlada, antes de su uso contraste con la información de red.



## 2.2. Definiciones

### Accidente vehicular

Acontecimiento no deseado que involucra uno o más vehículos y que trae como consecuencia lesiones personales, daños materiales y / o al ambiente.

### Barra antivuelco

Elemento de seguridad, consistente en una estructura rígida de hierro instalada en el interior de la cabina del vehículo, o en el exterior sobre la caja o cajón. Tiene como finalidad minimizar el daño de los ocupantes de la unidad frente a un vuelco.

### Cantidad de veces de velocidades superadas

Registro de veces que se sobrepasó la velocidad máxima establecida en el tacógrafo (“set point”) y valor máximo al que se llegó. Se diferencia de la “infracción” pues el desvío duró menos de 2 minutos

### Cantidad de frenadas bruscas

Número de veces que el vehículo tuvo una desaceleración superior a la establecida en el tacógrafo. Junto con otras variables puede indicar un modo de conducción inapropiado.

### Infracciones

Casos en los que la velocidad superó por más de 2 minutos a la establecida (“seteada”) y / o se realizaron frenadas o aceleradas bruscas. El análisis detallado de la información permite conocer las características del desvío (por cuanto se superó la velocidad seteada).

### Tacógrafo

Instrumento electrónico para alertar y registrar variables de conducción de vehículos con el objeto de lograr cierto tipo de control sobre la actividad y mejorar conductas de manejo.

### Vehículos pesados

Son aquellos vehículos que cuentan con más de 4 ruedas y sin remolque; camiones con carga útil superior a 3 t; los camiones con uno o varios remolques; los vehículos articulados y los vehículos especiales; y los vehículos dedicados al transporte de personas con más de 9 plazas, así como los vehículos de carga en general y los camiones cisterna.

### Viaje Nocturno

Son viajes nocturnos aquellos trayectos que se realicen sin luz natural ni alumbrado público. Los horarios dependerán de la zona y estación del año en que se realicen.

---

Emitido por

Aprobado por

Aprobado por

Visto Bueno por

Autorizado por

---

Fecha:

Juan Pablo Presser / SAS

Fecha:

Raúl Gilende / SAS

Fecha:

Horacio Marín / DIGE E&P  
Ricardo Markous / DIGE G&P

Fecha:

Silvina Abad / GESI

Fecha:

Gabriel Sánchez / DIPE



### 3. Contenido

#### 3.1. Requerimientos aplicables al equipo

##### 3.1.1. Documentación

Todo vehículo de la empresa debe poseer toda documentación exigida por las autoridades competentes, incluyendo:

- a) Patente / Matrícula actualizada
- b) Póliza de seguros
- c) Autorización de la compañía para su uso

Aquellos vehículos que se utilicen para el transporte de personal o para transporte de cargas comunes y / o peligrosas también deben contar con la habilitación del ente regulador de transporte.

##### 3.1.2. Equipamiento en vehículos

Todo vehículo debe tener en materia de seguridad, los siguientes elementos en óptimo estado:

- a) Tacógrafo
- b) Dispositivo de remolque
- c) Matafuegos de 1 Kg de PQS
- d) Triángulo reflectivo (2)
- e) Chalecos reflectivos para conductor y acompañantes
- f) Cinturones de seguridad de tres puntos.
- g) Botiquín de primeros auxilios
- h) Apoya cabezas insertable en el respaldo (no provisorios) en asientos delanteros y traseros, regulable verticalmente.
- i) Linterna

Asimismo las camionetas que circulen dentro de la Operación deberán contar con:

- a) Banda reflectiva. Debe colocarse en paragolpes traseros y delanteros y en los costados del vehículo con el objetivo de aumentar la visibilidad de otros conductores, excepto en los casos que interfiera con aspectos de Security o integridad física.
- b) Alarma de retroceso
- c) Red para transporte de materiales sueltos en cabina y caja.

---

Emitido por	Aprobado por	Aprobado por	Visto Bueno por	Autorizado por
-------------	--------------	--------------	-----------------	----------------

---

---

Fecha: Juan Pablo Presser / SAS	Fecha: Raúl Gillende / SAS	Fecha: Horacio Marín / DIGE E&P Ricardo Markous / DIGE G&P	Fecha: Silvina Abad / GESI	Fecha: Gabriel Sánchez / DIPE
------------------------------------	-------------------------------	--	-------------------------------	----------------------------------

---

Una vez impreso este documento se convertirá en una copia no controlada, antes de su uso contraste con la información de red.



Los vehículos pesados que circulen dentro de la Operación deberán contar con:

- a) Banda reflectiva. Debe colocarse en paragolpes traseros y delanteros y en los costados del vehículo con el objetivo de aumentar la visibilidad de otros conductores.
- b) Alarma de retroceso
- c) Extintores de incendio portátiles con capacidad de extinguir un principio de incendio tanto del motor u otra parte del propio vehículo como de la carga.
- d) Al menos 2 calzas acordes al tamaño del vehículo para evitar el movimiento cuando se encuentre detenido.
- e) Rótulos de identificación de la carga, según simbología internacional (Sistema Internacional de Clasificación de la Organización de las Naciones Unidas).
- f) Kit de contención de derrames en caso de transporte de sustancias peligrosas.

Dependiendo de las zonas a transitar, y de acuerdo al análisis de riesgo desarrollado por el responsable de SAS de la Operación, se podrá establecer la necesidad de contar con:

- a) Jaula antivuelco interna
- b) Láminas en cristales para protección por roturas en caminos de grava.
- c) Pala tipo punta corazón
- d) Kit de supervivencia durante los operativos de invierno, establecido por el responsable de SAS del área.
- e) Tracción 4x4

En los casos en que el vehículo también circule fuera de la Operación, deberá tener:

- a) ABS
- b) Airbags delanteros

Los vehículos utilizados para transporte de personal deberán además contar con cinturón de seguridad en todas las plazas.

### 3.1.3. Inspección y mantenimiento preventivo

Cada operación debe contar con un plan periódico de inspección y mantenimiento preventivo que debe incluir, como mínimo, la revisión:

- a) Por parte del usuario, semanalmente:
  - Revisión visual de luces
  - Revisión visual de estado y presión de neumáticos (incluyendo el de repuesto)

Emitido por	Aprobado por	Aprobado por	Visto Bueno por	Autorizado por
-------------	--------------	--------------	-----------------	----------------

Fecha:	Fecha:	Fecha:	Fecha:	Fecha:
Juan Pablo Presser / SAS	Raúl Gilende / SAS	Horacio Marín / DIGE E&P Ricardo Markous / DIGE G&P	Silvina Abad / GESI	Gabriel Sánchez / DIPE



- Verificación de funcionamiento de frenos y dirección antes de salir.

b) En taller mecánico autorizado:

- Mantenimiento mecánico de acuerdo al manual del fabricante ó al plan de mantenimiento de la Operación. Para los vehículos livianos, el mantenimiento deberá realizarse como mínimo cada 10.000 km recorridos.

### 3.1.4. Tacógrafos

Deben aplicarse a los vehículos de las operaciones de campo de la VIPE conducidos por personal propio, así como también será requerido la instalación de tacógrafos a los Contratistas de ingreso habituales a las operaciones.

Los parámetros típicos de control son la identificación de conductores y medición de velocidad, frenadas bruscas, rpm, el kilometraje recorrido y tiempos de desconexión.

La utilización, mantenimiento, control y recuperación de la información de los tacógrafos, contempla los siguientes puntos principales:

- a) Instalación de los instrumentos por parte de un proveedor reconocido, según estándares y manual del equipo correspondiente.
- b) “Setear” velocidades máximas según recorridos y zona, en base a lo establecido a partir del análisis de riesgo.
- c) Asegurar funcionamiento del tacógrafo cada vez que el vehículo sea utilizado en función de trabajo y que no sea desconectado injustificadamente.
- d) Transferir información en forma mensual desde el tacógrafo a la base de datos de cada área, asegurando que no se pierda información en esa operación.
- e) Generar un reporte mensual en base a la información de punto anterior.

## 3.2. Requerimientos aplicables a los procedimientos

Cada operación podrá confeccionar procedimientos en los que se consideren los aspectos locales particulares. Tanto estos, como todo procedimiento existente relacionado al presente documento, deben respetar como mínimo los lineamientos establecidos en este Estándar, los cuales son:

- El recambio de vehículos se realizará al momento de superar los 200.000 km recorridos o los 5 años de antigüedad, lo que ocurra primero. Del mismo modo, los vehículos pesados se recambiarán al superar los 500.000 km ó 10 años, lo que ocurra primero. Cualquier excepción podrá ser analizada por recomendación de la Gerencia de la Operación según el estado del vehículo, siendo DIPE / DIOP quien resuelva. El estado del vehículo será acreditado mediante la verificación técnica vehicular establecida por la legislación local. De no existir dicho requerimiento legal, la verificación será realizada en un taller autorizado por la Operación. Las excepciones tendrán validez anual y podrán realizarse en un máximo de dos oportunidades.

Emitido por	Aprobado por	Aprobado por	Visto Bueno por	Autorizado por
-------------	--------------	--------------	-----------------	----------------

Fecha:	Fecha:	Fecha:	Fecha:	Fecha:
Juan Pablo Presser / SAS	Raúl Gilende / SAS	Horacio Marín / DIGE E&P Ricardo Markous / DIGE G&P	Silvina Abad / GESI	Gabriel Sánchez / DIPE

Una vez impreso este documento se convertirá en una copia no controlada, antes de su uso contraste con la información de red.



Durante este período se reforzará el mantenimiento mecánico preventivo, realizándolo de forma trimestral en los talleres autorizados.

- El tipo de unidades será establecido por DIPE / DIOP de acuerdo al mercado y a las especificaciones técnicas establecidos en el presente estándar y con valores guías para cada tipo de unidad informados por GEAB.
- Se encuentra prohibido realizar viajes nocturnos fuera de la Operación. Las excepciones deberán ser autorizadas por el Gerente de la Operación o por los Jefes de División respectivos. Serán autorizados los viajes que comiencen o terminen de noche, siempre y cuando los trayectos realizados sin luz natural correspondan a zonas de bajo riesgo definidas en el análisis de riesgo correspondiente (como ciudades y / o rutas iluminadas). Quedan exceptuados los viajes de ida y regreso a la Operación para cumplir con el horario administrativo. También serán exceptuados los viajes de regreso de la Operación para cumplir con el horario de guardia.
- La velocidad máxima permitida en los viajes nocturnos autorizados que se realicen en rutas en buen estado será un 20% menor que la establecida por la ley vigente en el tramo transitado.
- Para viaje en remises, se debe utilizar preferentemente empresas reconocidas y autorizadas. En el caso de taxis, seleccionar preferentemente unidades nuevas y pertenecientes a compañías de radio taxi. Asimismo y principalmente en la planificación de viajes de más de 100 km., se debe contemplar la verificación del horario de descanso de los choferes. Los responsables de SAS de las áreas deberán auditar como mínimo cuatrimestralmente el cumplimiento de los horarios de descanso de los choferes de las empresas de transporte contratadas mediante informes que contengan las horas trabajadas por chofer, por día.
- Previo a la realización de recorridos mayores (más de 3 horas de conducción) el conductor o responsables del viaje deberán realizar la respectiva planificación, considerando: distancias, lugares de abastecimiento de combustible, lugares de hospedaje y de reporte de desplazamiento, riesgos en el recorrido, tiempos, etc.
- Cada 2 horas o 200 km se debe detener el vehículo durante al menos 15 minutos para descansar o cambiar de conductor.
- En recorridos mayores (más de 3 horas de conducción), antes de iniciar el recorrido, durante el viaje y al llegar a su destino, el responsable del viaje deberá reportar su posición a su Supervisor inmediato.
- Ningún vehículo debe superar su capacidad nominal.
- La carga transportada debe estar debidamente sujeta y asegurada. En caso de transporte de líquidos, todos los accesorios deberán estar cerrados herméticamente de manera que no existan fugas o goteo del producto transportado.
- Durante la movilización de cargas anchas, largas, altas y / o pesadas, se contará con un vehículo escolta (guía), el mismo que será de acuerdo a las normas de Tránsito Terrestre y dispondrán de la misma identificación que el transporte principal.
- Previo a la movilización de cargas anchas, largas, altas y / o pesadas, el supervisor a cargo del transporte elaborará un Mapa de Riesgos en ruta y un plan de movilización, los mismos serán presentados al Responsable del Área de Tecpetrol, quien solicitó el movimiento.

Emitido por	Aprobado por	Aprobado por	Visto Bueno por	Autorizado por
-------------	--------------	--------------	-----------------	----------------

Fecha: Juan Pablo Presser / SAS	Fecha: Raúl Gillende / SAS	Fecha: Horacio Marín / DIGE E&P Ricardo Markous / DIGE G&P	Fecha: Silvina Abad / GESI	Fecha: Gabriel Sánchez / DIPE
------------------------------------	-------------------------------	--	-------------------------------	----------------------------------



- En caso de accidente con el vehículo se debe como primer medida brindar atención médica a los posibles accidentados. Dentro de las 24hs de ocurrido se debe notificar a la supervisión de Tecpetrol, a la DIPE y al responsable de SAS, quien notificará a las compañías de seguro y autoridades competentes. La investigación del accidente se realizará de acuerdo al procedimiento TEC XX SAS PR 001 – Reporte e Investigación de Incidentes.

### 3.3. Requerimientos aplicables a las personas

Todo conductor de la empresa debe poseer:

- Licencia de conducir de categoría acorde al vehículo
- Autorización interna
- Examen psicofísico para los conductores de vehículos pesados, transporte de personas y de sustancias peligrosas
- Capacitación de Manejo Defensivo:
- Curso teórico-práctico cada 3 años dictado por una entidad idónea que otorgue un certificado.
- Se realizará una evaluación de conocimiento al año y medio de realizado el curso teórico-práctico que determinará la necesidad de realizar un curso de refresco teórico.
  - a) Aquellas personas que realicen transporte de personal deben contar también con licencia de conducir habilitante para tal fin y todo otro requerimiento que la legislación imponga.
  - b) Los conductores de vehículos pesados que realicen transporte de sustancias químicas deberán ser capacitadas sobre los riesgos relacionados a dicha operación y los posibles impactos que se puedan generar al ambiente.

Asimismo deben respetar:

- Los conductores y vehículos de Tecpetrol deben respetar en su totalidad las normas de tránsito vigentes.
- Todo conductor y acompañante debe usar sin excepción el cinturón de seguridad, tanto en asientos traseros, como delanteros.
- El número de pasajeros que puedan viajar está dado por el número de cinturones de seguridad y apoyacabezas que el vehículo posee.
- No se puede transportar pasajeros que lo pidan en las rutas ni viajar en las cajas de las camionetas.
- Está prohibido la utilización de teléfonos celulares mientras se conduce, incluyendo los sistemas de “manos libres”. Para utilizarlo se debe detener el vehículo en un lugar seguro.
- En las operaciones se debe estacionar en posición de salida (de culata) a 90°.
- Se debe circular con las luces bajas durante las 24 Hs.

Emitido por

Aprobado por

Aprobado por

Visto Bueno por

Autorizado por

Fecha:

Juan Pablo Presser / SAS

Fecha:

Raúl Gilende / SAS

Fecha:

Horacio Marín / DIGE E&P  
Ricardo Markous / DIGE G&P

Fecha:

Silvina Abad / GESI

Fecha:

Gabriel Sánchez / DIPE



- Se encuentra prohibido conducir bajo el efecto de alcohol y / o estupefacientes.
- Se debe asegurar un adecuado descanso y nivel de alerta antes de conducir un vehículo.

### 3.4. Requerimientos aplicables al sistema de gestión

- La Gerencia de la Operación será responsable de asignar recursos para la implementación y control de este Estándar en los vehículos y conductores relacionados con la operación.
- Los riesgos asociados a las actividades y / o tareas que le corresponde realizar al conductor de vehículos deben estar claramente contenidos en los respectivos análisis de riesgo de las rutas o vías utilizadas, contemplando estado del camino, condiciones meteorológicas, flujo vehicular, tipo de vehículos que circulan, presencia de animales sueltos, poblaciones, áreas de riesgo desde punto de vista de Security, etc. Dichos análisis deberán realizarse por el responsable de SAS del área y tendrán revisión anual para los caminos externos a través de los Comités SAS de cada operación y cada dos años para la circulación en la Operación a fin de determinar la necesidad de equipamiento, velocidades máximas, etc.
- Los Jefes de Sector o Área deberán controlar el cumplimiento del presente estándar por parte del personal a su cargo.
- El Jefe de SAS del Área deberá auditar el cumplimiento general del presente documento.
- Cada unidad operativa debe implementar un sistema de seguimiento / control de los tacógrafos que permita mejorar conductas de manejo.
- Debe existir un programa de capacitación y entrenamiento periódico de conductores de vehículos con base en el presente Estándar. Los registros de asistencia a capacitaciones y evaluaciones de competencias serán un requisito para que los conductores de vehículos de transporte de personas se entiendan autorizados a trabajar como tales.
- En la planificación de auditorías se debe contemplar la evaluación de la efectividad del cumplimiento de este Estándar, mediante el control de los siguientes aspectos:
  - a) Vigencia de la documentación interna y externa requerida
  - b) Correcto seguimiento / control de los informes de tacógrafos
  - c) Vigencia del análisis de riesgo de las rutas
  - d) Seguimiento / control de la planificación de viajes
  - e) Control del estado de salud de los conductores

## 4. Anexos

No aplica

Emitido por	Aprobado por	Aprobado por	Visto Bueno por	Autorizado por
<i>Fecha:</i> Juan Pablo Presser / SAS	<i>Fecha:</i> Raúl Gilende / SAS	<i>Fecha:</i> Horacio Marín / DIGE E&P Ricardo Markous / DIGE G&P	<i>Fecha:</i> Silvina Abad / GESI	<i>Fecha:</i> Gabriel Sánchez / DIPE

Una vez impreso este documento se convertirá en una copia no controlada, antes de su uso contraste con la información de red.



## 5. Control de cambios.

### 5.1. Versión Original

Fecha de Versión: Octubre 2011

---

Emitido por

Aprobado por

Aprobado por

Visto Bueno por

Autorizado por

---

*Fecha:*

*Juan Pablo Presser / SAS*

*Fecha:*

*Raúl Gilende / SAS*

*Fecha:*

*Horacio Marín / DIGE E&P  
Ricardo Markous / DIGE G&P*

*Fecha:*

*Silvina Abad / GESI*

*Fecha:*

*Gabriel Sánchez / DIPE*

---

Una vez impreso este documento se convertirá en una copia no controlada, antes de su uso contraste con la información de red.