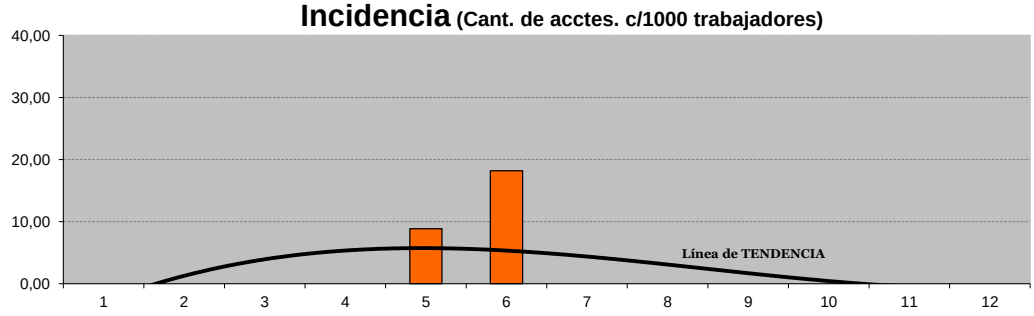
ESTADISTICA de ACCIDENTES - Período 202

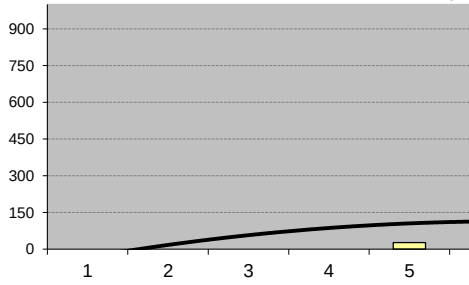
	MESES DEL AÑO	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE
	2023	Período ENERO - DICIEMBRE 2023											
A	Personal empleado	111	112	112	113	113	**110**						
B	Horas trabajadas	24.450	22.400	23.550	22.600	25.990	**22.050**						
C	Cant. Accidentes	0	0	0	0	1	**2**						
D	Dias perdidos por Accid.	0	0	0	0	3	**64**						
F	Incidencia (C/A X 1.000)	0,00	0,00	0,00	0,00	8,85	**18,18**	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
G	Perdida (D/A X 1.000)	0,00	0,00	0,00	0,00	26,55	**581,82**	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
I	Frecuencia (C/B x 1.000.000)	0,00	0,00	0,00	0,00	38,48	**90,70**	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
J	Gravedad (D/B x 1.000)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,12	**2,90**	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

La comunión de CULTURA - IDIOSINCRACIA - TRADICIÓN - HIGIENE - SEGURIDAD y CALIDAD
es el objetivo por el que trabajamos los 365 días del año, los que somo y pertenecemos a LUBRICAR Div.Transporte.

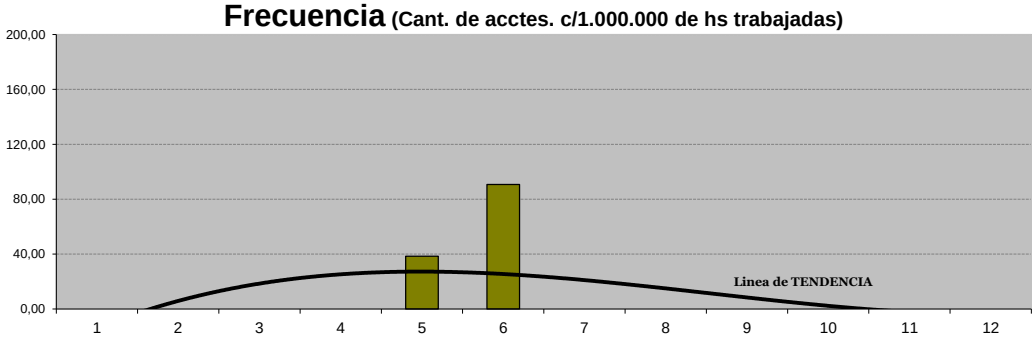
Incidencia (Cant. de acctes. c/1000 trabajadores)



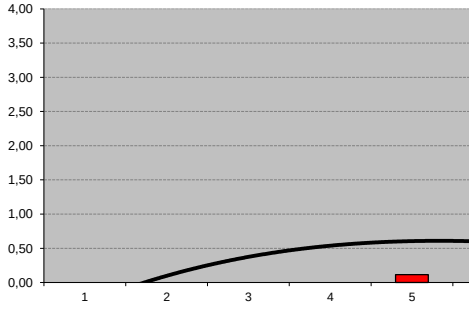
Perdida (D



Frecuencia (Cant. de acctes. c/1.000.000 de hs trabajadas)



Gravedad (Días perdid



NOTA: **Cabe hacer mención que dicha estadística se encuentra encuadrada en la Legislación Vigente Argentina, Ley Nacional 19587 y su Dec.Reglamentario 351/79.**

1) OBJETIVO

Este Procedimiento Específico tiene como finalidad establecer la metodología más acertada y segura, para la realización de la tarea de mantenimiento en los sistemas de rodamientos / neumáticos / ruedas, de las unidades vehiculares de LUBRICAR.

2) ALCANCE

Este PE *(Procedimientos Específico)*, será aplicable al personal de LUBRICAR *(Mecánicos y Conductores)*, que desarrollen tareas de mantenimiento preventivo y correctivo en los sistemas de rodamientos *(contra el suelo)* / neumáticos/ruedas; específicamente en las unidades vehiculares correspondientes a la Empresa LUBRICAR.

3) DEFINICIONES

3.a) Neumático / Rueda.

También denominado *cubierta*, *goma* o *llanta* en América, es una pieza fabricada con un compuesto basado en el caucho que se coloca en la rueda de un vehículo para conferirle adherencia, estabilidad y confort. Constituye el único punto de contacto del vehículo con el suelo y, por tanto, del neumático depende en buena medida el comportamiento dinámico del vehículo: es decir, cómo se mueve el vehículo sobre el terreno.

3.b) Vehículo:

Dispositivo motorizado que sirve para transportar personas y cargas por calles, rutas y caminos. El mismo debe ser considerado una herramienta de trabajo que se entrega al personal y que tiene como finalidad facilitar el trabajo de transporte.

3.c) Accidente:

Ocurrencia no intencional que interrumpe un determinado proceso, cuyo resultado puede ser lesión y/o daños a las personas o materiales.

3.d) Check-point *(punto de chequeo)*:

Permite una indicación visual del movimiento de la tuerca. Fue el primero producto de su tipo en el mercado global que provee una indicación de movimiento de las tuercas en ruedas de vehículos.

4) RESPONSABILIDADES

4.a) Gerencia

4.a.1) Provee los recursos necesarios para el cumplimiento del presente procedimiento específico.

4.a.2) Aprueba el presente procedimiento específico.

4.b) Coordinador

4.b.1) Informa al Supervisor / Responsable del Sector de Mantenimientos, las acciones preventivas, correctivas y/o denunciadas, en el o los sistemas de rodamiento *(neumáticos)*.

4.c) Mecánicos

4.c.1) Cumple con el presente procedimiento y los documentos asociados a sus actividades.

4.c.2) Completa los registros asociados.

4.c.3) Informa al Supervisor / Responsable del Sector de Mantenimiento las necesidades de mantenimiento, reparaciones y repuestos que serían necesarios, para la optimización del sistema de rodamientos *(neumáticos)*, de la unidad vehicular a tratar.

4.c.5) Reconoce las anomalías del vehículo.

4.c.6) Chequea estado general del vehículo.

4.d) Referentes de la Higiene y Seguridad Ocupacional.

4.d.1) Auditar el cumplimiento de este procedimiento específico, manteniendo actualizado el mismo.

4.d.2) Desarrollar capacitaciones asociadas a este procedimiento específico.

4.d.3) Informar a todo el personal de la aplicación de este procedimiento.

4.g) Usuarios / Conductores

4.g.1) Realizar inspecciones periódicas de los sistemas de ajuste, de las ruedas / neumáticos.

4.g.2) Completa los registros asociados.

4.g.3) Informa al Supervisor / Sector Coordinación, las necesidades de mantenimiento, reparaciones, para la optimización del sistema de rodamientos *(neumáticos)*, de la unidad vehicular.

5) ELEMENTOS de PROTECCIÓN PERSONAL (EPP).

5.a) Calzado de Seguridad,

5.b) Ropa de Trabajo *(mameluco / pantalón y camisa)*,

5.c) Guantes *(hilo moteado, vaqueta, pvc)*,

5.d) Anteojos de seguridad,

5.e) Protección facial,

5.f) Protección auditiva,

5.g) Protección respiratoria.

6) DESARROLLO

Accionamiento en base operativa / taller:

6.a) Se planificará la tarea analizando los riesgos que pudiesen presentarse tanto para las personas, como para la unidad vehicular y el ambiente en general.

6.b) Se deberá contar con máquinas herramientas acordes, para la elevación de la unidad vehicular.

6.c) Se utilizarán implementos de soporte *(por ej.: caballetes)*, para asegurar la unidad vehicular, cuando esté izada.

6.d) Para esta tarea se contará básicamente con:

6.d.1) Llave convertidora de torque o llave de rueda *(llave cruz o similar)*,

6.d.2) Caballetes metálicos de cuatro patas fijas dependiendo del vehículo al cual se le realiza el cambio de neumático,

6.d.3) Crique / "gato", para un izaje adecuado según especificaciones del fabricante,

6.e) Acciones previas.

6.e.1) Poseer el registro o documento que abale la intervención de dicha unidad vehicular,

6.e.2) Bloqueo de la unidad vehicular:

6.e.2.a) De forma mecánica *(freno de estacionamiento + enclavamiento de marcha)*.

6.e.2.b) De forma física/administrativa *(señalización con tarjeta indicativa -ver imagen-, más retiro de llaves de puesta en marcha)*.



6.e.3) Señalización de la zona de operación / de trabajo, con conos, cadenas, balizas, iluminación de emergencia, personas.

6.f) Ejecución.

6.f.1) Posicionamiento del crique / gato / sistema de elevación vehicular, en lo posible donde indica el fabricante, y elevarlo con palanca de accionamiento, hasta hacer contacto en la posición indicada o elevarlo una posición anterior que la rueda quede "colgada",

6.f.2) De forma manual, retirar los check-point *(puntos de chequeo-indicadores de giro no registrado),* ubicados en cada una de las tuercas o bulones de ajuste.

6.f.3) De forma manual o con máquina herramienta de accionamiento eléctrico o por aire comprimido, destrabar / aflojar / las tuercas "prisioneras" o bulones,

6.f.4) Sin haber retirado la rueda, continuar elevando la unidad vehicular, hasta que se constate que la rueda gire libremente o que ya no tenga contacto con el suelo *("colgada")*,

6.f.5) Constatar la estabilidad *(oscilación)*, de la unidad vehicular, para luego quitar las tuercas o bulones,

6.f.6) Retirar la rueda, con la coparticipación de otra persona, para minimizar los sobre-esfuerzos,

6.f.7) A continuación, revisión y visualización del estado de las roscas *(bulones / tuercas)*.

6.f.8) Limpiar con escobilla de alambre las "pistas" de rodamiento/roscas de los bulones y tuercas. Con la finalidad también de evitar movimientos bruscos, al momento del ajuste.

6.f.9) Instalar / posicionar nuevamente el neumático *(rueda)*, u otro de idénticas características, también con la coparticipación de otra persona, para minimizar los sobre-esfuerzos,

6.f.10) Colocar / posicionar de forma manual, las tuercas o bulones, uno contrapuesto al siguiente *(cruzados)*,

6.f.11) Realizar segundo ajuste, con llave de ajuste de rueda y/o con máquina herramienta, hasta llegar al torque de 5kg/cm.

6.f.12) Bajar la unidad vehicular con la máquina herramienta utilizada *(crique)*, de forma lenta, inversa a lo expresado en el Punto "6.f.1",

6.f.13) Seguidamente re-ajustar bulones o tuercas, con llave de ajuste de rueda, también hasta llegar a 5kg./cm de torque.

6.f.14) Finalizada la acción anterior *(Punto 6.f.13)*, terminar con reducción / bajada del crique, hasta que quede liberado y poder retirarlo, debajo de la unidad vehicular.

6.f.15) Circular unos metros y verificar *(con llave de ajuste)*, si alguno de los bulones / tuercas amerita un re-ajuste,

6.f.16) Volver a colocar sobre las tuercas / bulones de ajuste, los "check-point" *(puntos de chequeo-indicadores de giro no registrado)*; todos y cada uno, en una misma posición *(enfrentando las puntas -ver figura-)*.



Accionamiento en la vía pública / yacimiento / otros.

6.f.17) Se planificará la tarea analizando los riesgos que pudiesen presentarse tanto para las personas, como para la unidad vehicular y el ambiente en general. Señalizando el área de trabajo.

6.f.18) Se deberá contar con máquinas herramientas acorde, para la elevación de la unidad vehicular.

6.f.19) Para esta tarea se contará básicamente con:

6.f.19.a) Llave convertidora de torque o llave de rueda *(llave cruz)*,

6.f.19.b) Crique / "gato"**,** para un izaje adecuado según especificaciones del fabricante,

6.f.19.c) Señalización, tipo balizas triangular, iluminación, cono, cadena.

Acciones previas.

6.f.19.c) Bloqueo de la unidad vehicular.

6.f.19.c.1) De forma mecánica *(freno de estacionamiento + enclavamiento de marcha, taco de madera, piedra)*.

6.f.19.c.2) Señalización de la zona de operación / de trabajo, con balizas, iluminación de emergencia, personas.

6.f.19.c.3) Si amerita, coordinar con los pasajeros el accionar durante esta operatividad *(se bajan o se quedan dentro de la unidad vehicular),*

6.f.20) Ejecución

6.f.20.a) Posicionamiento del crique / gato / sistema de elevación vehicular, en lo posible donde indica el fabricante, y elevarlo con palanca de accionamiento, hasta hacer contacto en la posición indicada o elevarlo una posición anterior que la rueda quede "colgada",

6.f.20.b) De forma manual, retirar los check-point *(indicadores de giro no registrado),* ubicados en cada una de las tuercas o bulones de ajuste.

6.f.20.b) De forma manual, destrabar / aflojar / las tuercas "prisioneras" o bulones,

6.f.20.c) Sin haber retirado la rueda, continuar elevando la unidad vehicular, hasta que se constate que la rueda gire libremente o que ya no tenga contacto con el suelo *("colgada")*,

6.f.20.d) Constatar la estabilidad *(oscilación)*, de la unidad vehicular, para luego quitar las tuercas o bulones,

6.f.20.e) Retirar la rueda, y si es factible, con la coparticipación de otra persona, para minimizar los sobre-esfuerzos,

6.f.20.f) Instalar / posicionar otro neumático / rueda de idénticas características, también con la coparticipación de otra persona *(si es factible)*, para minimizar los sobre-esfuerzos,

6.f.20.g) Colocar / posicionar de forma manual, las tuercas / bulones, uno contrapuesto al siguiente *(cruzados)*,

6.f.20.h) Realizar segundo ajuste, con llave de ajuste de rueda.

6.f.20.i) Bajar la unidad vehicular con la máquina herramienta utilizada *(crique)*, de forma lenta,

6.f.20.j) Seguidamente re-ajustar bulones / tuercas, con llave de ajuste de rueda,

6.f.20.k) Finalizada la acción anterior *(Punto 6.f.20.j)*, terminar con reducción / bajada del crique, hasta que quede liberado y poder retirarlo, debajo de la unidad vehicular,

6.f.20.l) Retirar los implementos utilizados para señalizar la zona,

6.f.20.m) Circular unos metros y verificar *(con llave de ajuste)*, si alguno de los bulones / tuercas amerita un re-ajuste.

6.f.20.n) Volver a colocar sobre las tuercas / bulones de ajuste, los "check-point" *(indicadores de giro no registrado)*; todos y cada uno, en una misma posición *(enfrentando las puntas)*.

Normativas de Seguridad

6.g.1) Al detenerse en un lugar no habilitado disponer de balizas y luces intermitentes encendidas y colocarse chaleco reflectivo,

6.g.2) Analizar los riesgos que se pudieren presentar, en esta acción,

6.g.3) Al iniciarse las acciones de cambio de neumático / rueda, si amerita acordar con los pasajeros el descenso o que continúen posicionados sobre la unidad vehicular.

6.g.4) La señalización de advertencia colocada (cadena, cono, baliza triangular, no deberá ser trasvasada por personal ajeno a esta tarea de recambio,

6.g.5) Siempre que sea posible, este tipo de tareas debe realizarse mínimamente con dos (2) personas, que concursen en el movimiento manual de pesos.

7) REGISTROS ASOCIADOS

7.a) Parte Mantenimiento Mecánico; cambio de rueda / re-ajuste *(re-apretado)*, de tuercas o bulones *(registrar personal mantenimiento mecánico)*, ver adjunto I,



7.b) Novedades vehículos *(registrar -conductores-)*, ver adjunto II,



7.c) Check-list *(registrar conductores)*, ver adjunto III,



7.d) Parte diario *(conductor, debe dejar registrado el cambio de rueda)*, ver adjunto IV,



7.e) Comunicación telefónica, con superior inmediato *(entre conductor y coordinador)*.

1) OBJETIVO

El presente procedimiento tiene por objeto evaluar y analizar los riesgos laborales de las actividades, productos y servicios de **LUBRICAR Div.Transporte**, a fin de determinar aquellos que puedan generar incidentes o accidentes.

2) ALCANCE

Este PE *(Procedimientos Específico)*, será aplicable al personal de **LUBRICAR Div.Transporte** *(Mecánicos y Conductores)*, que desarrollen tareas de mantenimiento preventivo y correctivo en los sistemas de rodamientos *(contra el suelo)* / neumáticos / ruedas; específicamente en las unidades vehiculares correspondientes a la Empresa.

3) RESPONSABILIDADES

3.a Gestión de SSA

3.a.1: Asistir a los responsables de cada sector operativo *(Coordinación+Mtto.Vehicular)*

3.a.2: Mantener actualizada la documentación y registros asociados al presente procedimiento,

3.a.3: Verificar que se cumpla el procedimiento por parte del personal,

3.a.4: Verificar que se confeccionen los registros asociados al presente procedimiento

3.b Responsables Sectores de Coordinación – Mantenimiento Vehicular

3.b.1: Leer, accionar y rever las pautas, según lo establece el presente procedimiento,

3.b.2: Proponer acciones preventivas y correctivas

4) DESARROLLO

4.a Definiciones

4.a.1 Accidente: Evento indeseado que da lugar a la muerte, enfermedad, lesión, daño u otra pérdida,

4.a.2 Agente de riesgo: Elemento que puede ocasionar una enfermedad profesional, puede ser físico como el ruido o la radiación o químico; siendo cualquier sustancia química a la que está expuesto el trabajador,

4.a.3 Evaluación de riesgo: Proceso global de estimar la magnitud de los riesgos y decidir si un riesgo es o no es tolerable**,**

4.a.4 Incidente: Evento que da lugar a un accidente o que tiene el potencial para producir un accidente,

4.a.5 Riesgo: Combinación entre la probabilidad de ocurrencia y las consecuencias de un determinado evento peligroso.

4.a.6 Significancia: Es el grado de importancia del riego laboral del proceso o actividad analizada.

4.b: Riesgos de las actividades

La evaluación de riesgos laborales se registra en el formulario de "Evaluación de Riesgos Laborales" adjuntos al presente procedimiento. Describiendo las actividades primarias de los procesos con el personal.

4.c: Metodología de evaluación

La evaluación de los riesgos se realiza en base a tres índices principales,

- el **IP** Índice de Probabilidad,
- el **IG** Índice de Gravedad y
- el índice de **IRL** Índice de Riesgo Laboral

Esta evaluación, también contempla estos otros índices:

- de frecuencia de ocurrencia (**IF**),
- de personas expuestas al riegos (**PE**),
- de Prácticas o procedimiento existentes (**IPE**),
- de Formación o capacitación del personal involucrado (**IC**),
- de Estado de las instalaciones involucradas (**EI**),
- de mediciones y ambiente laboral (**MA**)

4.d: Los valores de los índices se describen en las tablas que siguen a continuación

4.d.1: Índice de frecuencia de ocurrencia (**IF**)**.** Para determinación de la frecuencia de ocurrencia de un evento se tiene en cuenta la siguiente tabla.

Valor Descripción

✓ < a 8 hs./mes.

Ocasional o excepcional

✓ Entre 8 y 60 hs.

Poco frecuente *(máximo una vez al mes)*

✓ > a 60 hs.

4.d.2 Índice de número de personas expuestas al riegos (**PE**)

Este índice hace referencia a la cantidad de personas *(número de personas)* expuestas al peligro de una misma actividad en forma simultánea y se determina teniendo en cuenta la siguiente tabla:

Valor	**Descripción**
0% al 25%	personal
25% al 50%	personal
+ del 50%	personal

4.d.3 Índice de Prácticas o procedimiento de existentes (IPE)

Este índice hace referencia al grado de aplicación y de idoneidad de procedimientos o prácticas estándares existentes.

Valor	Descripción
	Existen y son suficiente
	Existen pero no son aplicados o no son satisfactorios
	No existen

4.d.4 Índice de Formación o capacitación del personal involucrado (IC)

Este índice refleja el grado de formación, de capacitación o entrenamiento del personal para actuar frente a incidentes o accidentes.

Valor	Descripción
	Personal capacitado y entrenado
	Personal con escasa o inadecuada capacitación
	Personal no capacitado ni entrenado

4.d.5 Índice de Estado de las instalaciones involucradas (EI)

Este índice representa el estado en el que se encuentran las instalaciones donde se desarrolla la actividad y que dicho estado derive en posibles consecuencias, ya sea que el personal resulte accidentado o se produzcan impactos ambientales.

Valor	Descripción
	Instalaciones seguras y con medidas de contención
	Instalaciones con defectos menores o medidas de contención mejorables
	Instalaciones o equipos sin protección ni medidas de contención

4.d.6 Mediciones y ambiente laboral (MA)

Este índice presenta dos tablas por lo que se deberá optar la utilización de una u otra, esto depende si EXISTE o NO EXISTEN registros de mediciones ambientales al momento de realizar la evaluación.

En caso de que NO EXISTAN registros se utilizara la siguiente tabla. Este índice se refiere a la necesidad no de realizar mediciones ya que el riesgo laboral analizado perturba la calidad del ambiente de trabajo.

Valor	Descripción
	No corresponde
	Corresponde, existe, requiere seguimiento
	Corresponde y no existen mediciones

En caso que EXISTAN registros de mediciones se utilizara la siguiente tabla. De valerse de esta tabla, el evaluador deberá contar con el registro como evidencia del resultado y mencionarlo en la evaluación o adjuntarle una copia.

Valor **Descripción**

C es ≤ a 0,5 LT

0,5 LT < C ≥ LT

C > LT

Entiéndase por:

C: Resultado de la medición

LT: Limite tolerable *(generalmente establecido por legislación)*

0,5 es el 50 % del límite tolerable.

Índice de probabilidad (IP)

A partir de estos índices se obtiene el Índice de Probabilidad (IP) realizando la siguiente operación matemática:

IP = (IF + PE + IPE + IC + EI + MA)

De esta manera se puede estimar la posibilidad de que un trabajador resulte accidentado frente a una determinada actividad.

El Índice de Probabilidad se determina según los valores detallados en la siguiente tabla:

Valor **Calificación**

Baja o despreciable

Media

Alta

Índice de Severidad del riego laboral

Este índice representa la gravedad que puede tener el riesgo sobre una persona que se expone al peligro que se está evaluando. Cuanto mayor sea el índice mayor es la gravedad de las lesiones que pueden producirse. La determinación del índice está dado por dos factores, el de seguridad y los aspectos ergonométricos, siendo estos:

Seguridad e Higiene (SeH)

Valor **Descripción**

Ligeramente dañino *(reversible)*

Dañino *(con pérdida de días)*

Extremadamente dañino *(permanente o fatal)*

Aspectos ergonométricos (ERG)

Valor	Descripción
	Disconfort *(reversible)*
	Lesión reversible *(con pérdida de días)*
	Lesión crónica *(permanente)*

El resultado de este índice se obtiene realizando un promedio de los valores seleccionados.

A partir de estos índices se obtiene el Índice de Gravedad (IG) realizando la siguiente operación.

IG = SeH + Erg

De esta manera se puede estimar la gravedad de las consecuencias del evento sobre un trabajador frente a una determinada actividad.

La gravedad de un evento se determina según la siguiente tabla de valores:

Valor	Descripción
	No peligrosa ni contaminante
	Poco peligrosa
	Muy peligrosa

4.d.7 Nivel de riesgo y significancia

El nivel de riegos de una actividad está dado por el Índice de Riesgo Laboral (IRL) y responde a la siguiente expresión:

IRL = IP x IG

De esta forma este índice IRL puede variar de 1 a 9 de acuerdo a los máximos valores que podemos obtener de los Índices de Probabilidad y de Gravedad presentados anteriormente.

Se utilizará la siguiente tabla, definiendo las categorías de riesgos en base al cálculo anterior.

Intervalo	Índice del Riesgo Laboral	Descripción
Entre 1 y 1,5	No significativo.	
	Poco significativo / Bajo	No se requiere ninguna acción de control.
		Los controles son suficientes, requiere seguimiento para asegurar los controles
Entre 1,51 y 6	Significativo /Importante	Deben adoptarse medidas preventivas correctivas
Entre 6 y 9	Intolerable /Severo	El trabajo no debe empezar o continuar hasta no se haya reducido el riesgo /aspecto

4.d.8 Significancia

Un riego laboral es considerado SIGNIFICATIVO si cumple con al menos una de las siguientes condiciones:

Si el IRL es mayor a 1,5

Si el Índice de Probabilidad (IP) es igual o mayor a 2

Si el índice de Gravedad (IG) es igual o mayor a 2

Si existe algún requisito legal asociado

Si la actividad identificada y evaluada es considerada de emergencia

Si existe alguna tercera parte interesada

4.d.9 Acciones de control

Aquellos riegos laborales significativos deberán ser controlados con alguna acción correctiva o preventiva siendo estas las alternativas:

Objetivo y/o meta: incluyen planes de mejora o inclusive de investigación si no se sabe la causa que lo genera, los riesgos potenciales o las medidas de control.

Procedimiento o Instructivo: generalmente para aquellos riesgos o que requieren un control permanente por la frecuencia de ocurrencia y que más allá de implementar una mejora debe controlarse en forma permanente

Mediciones y monitoreo: generalmente para aquellos riesgos que requieren de un plan de monitoreo, por ejemplo mediciones de calidad de aire, de agua de consumo, ruidos, etc. Inclusive el seguimiento de cumplimiento de requisitos legales para aquellos que imponen límites de emisiones o certificados de habilitaciones, etc.

Indicadores de desempeño: para aquellos procesos que bajo situaciones anormales pueden generar incidentes o accidentes, esta acción puede utilizarse en forma preventiva para detección de riesgos laborales o de causas de las anormalidades en la operación.

5) REGISTROS ASOCIADOS

Evaluación de riesgos laborales

· POLÍTICA ·

Lubricar
DIVISION TRANSPORTES

HIGIENE Y SEGURIDAD LABORAL

LUBRICAR Transporte (de ZARCO Mónica Rut), establece como objetivos asegurar la integridad psicofísica de las personas, manteniendo las mejores condiciones de seguridad en el ámbito del trabajo y evitar cualquier impacto negativo en el ecosistema circundante, basándose en:

1. Cumplir y hacer cumplir con todos los requisitos Técnicos - Legales aplicables a las tareas de **LUBRICAR Transporte**,
2. Todos los accidentes son evitables,
3. Prevenir las enfermedades ocupacionales,
4. La Seguridad personal y operativa es responsabilidad básica de cada uno de los niveles de conducción, debiendo los mismos proveer condiciones adecuadas de trabajo,
5. Cada trabajador es responsable de su propia seguridad y de la de aquellos que pudieran ser afectados por sus tareas,
6. Un trabajo sólo puede considerarase bien hecho cuando se lo ha realizado dentro de los adecuados márgenes de seguridad,
7. Cada trabajador debe ser capacitado sobre las normas y procedimientos de seguridad vigentes; sobre el uso, conservación de los elementos y dispositivos de seguridad provistos,
8. La seguridad y la conservación del medio ambiente son cuestiones de interés general, **LUBRICAR Transporte**, fomentará la participación activa de todos los trabajadores,
9. Revisar periódicamente la presente a fin de asegurar su adecuación a las tareas de **LUBRICAR Transporte.**

ENERO 2023

ZARCO Mónica
Directora Asociada

· POLÍTICA ·

VEHIC

LUBRICAR Transporte (de ZARCO Mónica), esta
Transporte. Para ello, se compromete a satis
psicofísica de las personas, manteniendo las
el ámbito laboral, en un todo de acuerdo con
Nacional de Tránsito y Seguridad Vehicular N

Por tal motivo **LUBRICAR Transporte** (de ZAR

1. Que para la prestación sel servicio y la
vehiculares deben poseer instrumental
Sistema de Gestión Vehicular (que alma
miento vehicular de cada conductor),
2. Que el instrumental (Sistema de Gestión
cual determinará la conducta vehicular,
3. Que durante el desarrollo laboral, el in
adulterado, desconectado bajo ninguna
4. Que el funcionamiento y estado de co
Vehicular), será responsabilidad del cond
integral del rodado.
5. Que si por alguna razón el instrumenta
nar, se encontrase dañado o se observa
ductor le comunicará a su superior inm
6. Que la lectura del instrumental (Sistema
De ocurrir en un período menor, ser
Gerencia o Cliente.
7. Que los conductores no deberán ge
máximas establecidas.
8. Que la generación sistemática de exc
grave, causando en el consuctor
LUBRICAR Transporte.-
9. Que la integridad de sus unidades op
preventivo y correctivo, apropiado a los
10. Mantener actualizada esta Política, dif
donde se desarrolla esta actividad.

ENERO 2023