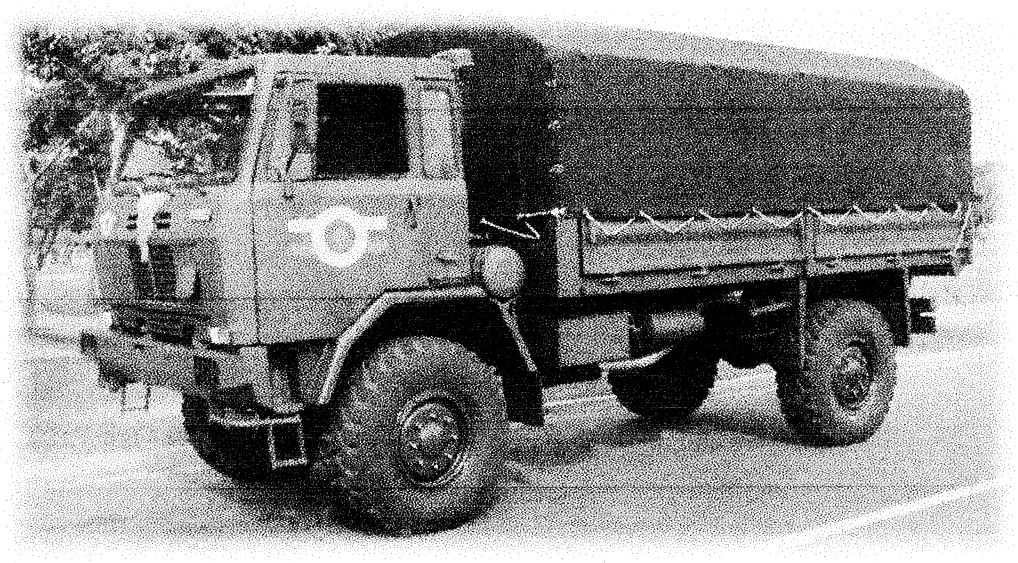
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA LA DEFENSA
AVIACIÓN MILITAR BOLIVARIANA
INSPECTORÍA GENERAL
DIRECCIÓN DE SEGURIDAD AÉREA Y TERRESTRE

MANUAL DE NORMAS Y PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD VIAL PARA CONDUCTORES DE VEHÍCULOS DE CARGA Y TRANSPORTE BEIBEN

(MSAT 2.8.3.1.20)



MAYO 2020

"No hay nada tan importante ni tan urgente, que no deba ser hecho con seguridad".

Anónimo

INDICE GENERAL

	PAG.
GLOSARIO DE TÉRMINOS	3
ASUNTO	12
FINALIDAD	12
BASES LEGALES, REGLAMENTARIAS, DOCTRINARIAS Y REFERENCIALES	12
SITUACIÓN	13
OBJETIVO GENERAL	14
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	14
ALCANCE	14
REQUISITOS PARA CONDUCIR VEHÍCULOS DE CARGA Y TRANSPORTE BEIBEN	15
RESPONSABILIDADES Y OBLIGACIONES DEL PERSONAL	15
NORMAS DE SEGURIDAD	20
PROHIBICIONES, RESTRICCIONES Y LIMITACIONES	23
RECOMENDACIONES DE MANEJO DEFENSIVO	24
MODIFICACIONES Y OBSERVACIONES AL MANUAL	26
VIGENCIA	26
LISTA DE ANEXOS	27
DISTRIBUCIÓN	28
ANEXOS	29

GLOSARIO DE TÉRMINOS

Accidente Terrestre:

La Resolución del MPPD Nro. 004252, de fecha 31 de marzo del año 2014 *Directiva de Investigación de Accidentes Terrestres de la FANB* define al *Accidente Terrestre* como "suceso imprevisto e indeseado que trae como resultado lesiones al personal, y/o daños materiales (a los equipos, instalaciones, entre otros), interrumpiendo el normal desarrollo de cualquier actividad dentro de la organización, e interfiriendo el proceso ordenado de la relación HOMBRE-MÁQUINA-MEDIO-GERENCIA-MISIÓN".

Se clasifican en:

a. Fatalidad: se clasifica como tal, aquel accidente terrestre en el cual se registre (n) deceso (s) de persona (s).
b. Mayor: Será el accidente terrestre que dé lugar a lesiones recuperables solo con cirugía mayor, o que exija 15 días o más de hospitalización y 30 días o más de reposo, así como el que provoque daños entre el 30 al 75% del valor del bien, incluido en este monto el costo delas horas/hombre de trabajo invertidas para la reparación o el reemplazo cuando se trate de bienes de la FANB.
c. Menor: Los hechos que produzcan lesiones tratables y curables con primeras curas, o que demanden periodos de hospitalización o reposo por debajo de los generados por accidentes mayores, además los que provoquen daños recuperables con inversiones entre el 1 y el 29%.
d. Incidente: Será aquel en el cual sólo se sufre la interrupción de la actividad en desarrollo, sea cual fuere su extensión. No hay daños en el bien, pero el costo que se genere está por debajo del 1% del valor de adquisición, incluyendo horas/hombre de trabajo o reemplazo de partes y repuestos.
   Nota: en los casos cuando se combinen lesiones y daños, se considerará la suma total de los costos directos e indirectos a los cuales del lugar a tales consecuencias, a fin de determinar las cifras reales y poder clasificar el hecho, ya que pueden registrarse lesiones de una intensidad y daños de otras.

Acto Inseguro:

La Resolución del MPPD Nro. 004251, de fecha 31 de marzo del año 2014 *Directiva de Investigación de Accidentes Aéreos de la FANB* conceptualiza al *Acto Inseguro* como "la violación de un procedimiento, norma, reglamento o práctica segura ya establecida, que puede culminar en un accidente".

La Directiva CEO-TH-1-5, de fecha 05 de octubre de 2011 *Terminología Empleada en la Prevención e Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos y Terrestres en las Unidades de Vuelo de la FANB* define el *Acto Inseguro* como "la violación de una práctica o procedimiento aceptado comúnmente como seguro y que puede culminar en un accidente o incidente".

A efectos de este Manual se considera al *Acto Inseguro* como todo acto, bien sea de carácter errático (sin intención manifiesta de la conducta que tenga como propósito transgredir una norma de seguridad aérea y terrestre) o de carácter violatorio (con intención manifiesta de la conducta que tenga como propósito transgredir una norma de seguridad aérea y terrestre), que obvia el cumplimiento de un procedimiento establecido en las normas legales o sublegales referentes a la seguridad aérea y terrestre (seguridad operacional), el cual es llevado a cabo por el personal de una unidad o dependencia de la FANB y que puede culminar en un accidente o incidente.

Conciencia Situacional:

La Resolución del MPPD Nro. 004251, de fecha 31 de marzo del año 2014 *Directiva de Investigación de Accidentes Aéreos de la FANB* define a la *Conciencia Situacional* como "percepción de los elementos en el entorno existente en un volumen de tiempo y espacio, la comprensión de su significado y la proyección de su estado en el futuro cercano".

Condición Insegura:

Según la Resolución del MPPD Nro. 004251, de fecha 31 de marzo del año 2014 *Directiva de Investigación de Accidentes Aéreos de la FANB* la *Condición Insegura* es definida como "cualquier estado físico, ambiental o mecánico que se desvíe de aquel que es aceptable, normal o correcto, capaz de producir una lesión, incidente o accidente".

Según la Directiva CEO-TH-1-5, de fecha 05 de octubre de 2011 *Terminología Empleada en la Prevención e Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos y Terrestres en las Unidades de Vuelo de la FANB* la *Condición Insegura* es "todo aquel factor que está presente debido a defectos en la condición, errores en el diseño, planificación inadecuada u omisión de los requerimientos esenciales de Seguridad para mantener un ambiente físico relativamente libre de riesgos".

Daño:

Es la (s) avería (s) que se le produce (n) a un bien público o privado (medio, material, equipo, infraestructura, entre otro) que resulta de un accidente y que necesita de una reparación y comprobación para volver a recuperarlo o emplearlo para lo que fue construido, elaborado, diseñado o asignado, con un margen de seguridad aceptable.

Error:

Acción u omisión no deliberada por parte de un miembro de la FANB, que da lugar a desviaciones de las intenciones o expectativas de la organización enmarcadas en su prescripción normativa.

Factor Causal:

La Resolución del MPPD Nro. 004251, de fecha 31 de marzo del año 2014 *Directiva de Investigación de Accidentes Aéreos de la FANB* define el *Factor Causal* como "motivo, raíz o causa por la que un peligro descarga su potencial dañino, desenlazando en un accidente".

Factor Contribuyente:

La categoría *Factor Contribuyente* se considera como motivo o causa, que sin constituir el *Factor Causal* de un accidente, pudo haber potenciado, en combinación con el primero, las condiciones para que se elevara el nivel de riesgo, produciendo, en consecuencia, que el peligro terminase por descargar su potencial dañino.

Factor Humano:

Categoría dentro del Factor Causal o Factor Contribuyente de un accidente, el cual está definido en la Resolución del MPPD Nro. 004251, de fecha 31 de marzo del año 2014 *Directiva de Investigación de Accidentes Aéreos de la FANB* y en la Directiva CEO-TH-1-5, de fecha 05 de octubre de 2011 *Terminología Empleada en la Prevención e Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos y Terrestres en las Unidades de Vuelo de la FANB* como "aquellas deficiencias o condiciones relacionadas exclusivamente a los aspectos biológicos, fisiológicos o psicológicos del ser humano que pueden tener relación e influir en las acciones de la tripulación, operarios y/o demás personas involucradas en la ocurrencia del accidente. Este factor abarca las siguientes causales de accidentes:

a. Deficiencias, problemas o condiciones psicológicas de diversa índole (fascinación, complacencia, apatía, fobias, inmadurez, falta de memoria, falta de habilidades cognitivas o psicomotrices, etc.).
b. Deficiencias, problemas o condiciones fisiológicas de diversa índole (fatiga, estrés, hipertensión, obesidad, cardiopatías, etc.).
c. Incapacidad mental y/o física durante la labor que se realiza (pérdida de conocimiento, alejamiento de la realidad, etc.).
d. Error del operador: conductor, operario, piloto, piloto instructor, otro tripulante, auxiliares de a bordo, controladores de vuelo, controladores de aproximación, despachadores de vuelo, personal técnico, personal técnico de mantenimiento, maquinista, etc.

e. Desconocimiento de normas, regulaciones, procedimientos, boletines técnicos de obligatorio cumplimiento emitidos por la empresa fabricante, metars, tafors, notams, e información sobre algo en particular que afecte la seguridad operacional.
f. Inobservancia o falta de seguimiento de las normas, regulaciones, procedimiento mandatorios, manuales y boletines técnicos al operar la aeronave o en la ejecución de labores de mantenimiento aeronáutico.
g. Fallas en la apreciación de una situación específica: altura, velocidad, percepción visual, rata de acercamiento, interpretación errónea, etc.
h. Falta de información adecuada y oportuna.
i. Retardo o falla en tomar una acción determinada.
j. Pérdida de la conciencia situacional.
k. Fallas de atención ante situaciones diversas.
l. Poca experiencia acumulada en las aeronaves.
m. Inobservancia, omisión o incumplimiento de normas y/o procedimientos.
n. Entrenamiento deficiente o incompleto.
o. Falta de supervisión o supervisión inadecuada.
p. Decisión de Comando o gerencia errónea o complaciente con el Escalón Superior que afecten la seguridad operacional.
q. Planificación inadecuada.
r. Mantenimiento inapropiado o deficiente.
s. Uso inapropiado de los equipos, vehículos, herramientas, aeronaves, máquinas, etc. (cuando se hace por desconocimiento).
t. Inexistente o deficiente gestión del riesgo en la planificación de las operaciones aéreas por parte del Comando Superior".

Nota: Los apartes anteriores que van desde la letra d hasta la t, son considerados por la Directiva CEO TH-1-5 como Factor Operacional, sin embargo, para efectos de el presente Manual, serán categorizados como Factor Humano, respetando el criterio de la Resolución MPPD Nro. 004251.

Factor Material:

Categoría dentro del Factor Causal o Factor Contribuyente de un accidente, el cual está definido en la Resolución del MPPD Nro. 004251, de fecha 31 de marzo del año 2014 *Directiva de Investigación de Accidentes Aéreos de la FANB* y en la Directiva CEO-TH-1-5, de fecha 05 de octubre de 2011 *Terminología Empleada en la Prevención e Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos y Terrestres en las Unidades de Vuelo de la FANB* como "aquellas deficiencias o condiciones que llegan a determinar el mal funcionamiento de algún sistema o componente de las máquinas, equipos, aeronaves vehículos, etc., operados por el personal FANB y que abarcan los siguientes causales de accidentes:

a. Fatiga de material.
b. Errores de diseño (inapropiado o incompleto).

c. Errores de manufactura.
d. Corrosión (por causas diferentes a mal mantenimiento).
e. Sobreesfuerzo, sobrecalentamiento, tensión, compresión, dobladura, corte".

Factor Medio:

Categoría dentro del Factor Causal o Factor Contribuyente de un accidente, el cual está definido en la Resolución del MPPD Nro. 004251, de fecha 31 de marzo del año 2014 *Directiva de Investigación de Accidentes Aéreos de la FANB* y en la Directiva CEO-TH-1-5, de fecha 05 de octubre de 2011 *Terminología Empleada en la Prevención e Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos y Terrestres en las Unidades de Vuelo de la FANB* como "aquellas condiciones que se hacen presentes durante el desarrollo de una actividad cualquiera y que tienen una relación directa con el medio ambiente en que una actividad específica se está ejecutando. Se contemplan aquí causas tales como:

a. Condiciones meteorológicas adversas: lluvia, rayos, granizo, vientos, nubosidad, niebla, humo, nieve, frío, calor, calina, etc.
b. Topografía y condiciones del terreno y obstáculos artificiales: montañas, llanos, selva, pantano, ríos, mar, lagos, edificaciones, líneas de electrificación, antenas, etc.
c. Ayudas a la navegación aérea, ayudas de aproximación, sistemas de iluminación y demás facilidades de ayuda a la navegación y seguridad aeronáuticas deficientes, inoperativas o ausentes.
d. Presencia de aves de cualquier tipo.
e. Condiciones de trabajo inapropiadas donde intervienen: el ruido, la iluminación, las naves de rescate, equipos de protección de todo tipo, equipos de emergencia, ventilación, espaciamiento y ubicación de almacenes, talleres de trabajo, oficinas, pasillos y escaleras, áreas de recreación y alimentación, facilidades de personal y equipo médico y paramédico, distancias o espaciamiento de seguridad, disposición de sustancias tóxicas, peligrosas, corrosivas, inflamables, radioactivas y explosivas, suministro de energía eléctrica, etc.
f. Falta de orden y limpieza.
g. Condiciones generales de la calle, avenidas, zonas verdes, área de estacionamiento de vehículos, zonas de seguridad, rampas, pistas y servicios asociados a estas zonas de trabajo y/o circulación: ubicación, dimensiones, señalización, estado de mantenimiento, regulaciones sobre su diseño, iluminación, etc.
h. Otros fenómenos naturales tales como sismos, derrumbes, inundaciones, actividad volcánica, huracanes, tornados, deshielo, incendios forestales no producidos de manera intencional, etc.

Incidente:

La Resolución del MPPD Nro. 004252, de fecha 31 de marzo del año 2014 *Directiva de Investigación de Accidentes Terrestres de la FANB* y la Directiva CEO-TH-1-5, de fecha 05 de octubre de 2011 Terminología Empleada en la Prevención e Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos y Terrestres en las Unidades de Vuelo de la FANB definen al *Incidente* como "aquel en el cual sólo se sufre la interrupción de la actividad en desarrollo, sea cual fuere su extensión. No hay daños en el bien, pero el costo que se genere está por debajo del 1% del valor de adquisición, incluyendo horas/hombre de trabajo o reemplazo de partes y repuestos".

Lesión:

La Resolución del MPPD Nro. 004251, de fecha 31 de marzo del año 2014 *Directiva de Investigación de Accidentes Aéreos de la FANB,* la Resolución del MPPD Nro. 004252, de fecha 31 de marzo del año 2014 *Directiva de Investigación de Accidentes Terrestres de la FANB* y la Directiva CEO-TH-1-5, de fecha 05 de octubre de 2011 *Terminología Empleada en la Prevención e Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos y Terrestres en las Unidades de Vuelo de la FANB* definen la *Lesión* como "daño corporal traumático que resulta de un accidente o surge como enfermedad ocupacional, es decir, causada por factores ocupacionales asociados con el empleo o trabajo. Ejemplo de lesiones son: cortaduras, fracturas, amputación, luxación, quemaduras, daños por objetos extraños, laceración, raspaduras y del tipo psicológico, entre otros".

La Resolución del MPPD Nro. 004252, de fecha 31 de marzo del año 2014 *Directiva de Investigación de Accidentes Terrestres de la FANB* clasifica a las lesiones en:

a. Fatalidad o muerte: son aquellas que traen como resultado la muerte a consecuencia de la gravedad de las heridas o contusiones sufridas en un accidente.
b. Lesiones mayores: son aquellas lesiones o enfermedades que generan:
    1) Hospitalización por 15 días o más.
    2) Indisponibilidad del trabajador por más de 15 días.
    3) La hospitalización de 5 o más personas por cualquier cantidad de días.
    4) Incapacidad total permanente, es decir, la persona incapacitada no puede ejecutar nunca más cualquier ocupación remunerativa de manera relativamente normal o regular, debido a la pérdida en un solo accidente de las siguientes partes del cuerpo o del completo uso de ellas: ambas manos o piernas, ambos pies, ambos ojos, o una combinación cualquiera de dos de esas partes corporales, pérdida de alguno de los sentidos y lesiones sicológicas graves.
    5) Incapacidad parcial, es decir, la persona incapacitada sufre la pérdida o impedimento temporal del uso de cualquier parte de su cuerpo sin llegar a ser un incapacidad total permanente de uno o más miembros corporales descritos en el numeral anterior.

Operador FANB:

La Resolución del MPPD Nro. 004252, de fecha 31 de marzo del año 2014 *Directiva de Investigación de Accidentes Terrestres de la FANB* define al *Operador FANB* como "aquella persona que en el momento del accidente se encuentra manipulando o actuando los controles de operación de cualquier sistema que forma parte de un vehículo, maquinaria, sistema y otros, para lo cual dicha persona debió haber estado familiarizada, entrenada y autorizada".

La Directiva CEO-TH-1-5, de fecha 05 de octubre de 2011 *Terminología Empleada en la Prevención e Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos y Terrestres en las Unidades de Vuelo de la FANB* señala al *Operador FANB* como "aquella persona que en el momento del accidente se encuentra manipulando o actuando los controles de operación de cualquier sistema que forma parte de un vehículo, maquinaria, sistema y otros, para lo cual dicha persona debió haber estado familiarizada, entrenada y autorizada, según lo establecido en la O.T. específica sobre la forma autorizada para tal fin y en la directiva específica AMB 35 y demás disposiciones legales".

Peligro:

La Directiva CEO-TH-1-5, de fecha 05 de octubre de 2011 *Terminología Empleada en la Prevención e Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos y Terrestres en las Unidades de Vuelo de la FANB* define al *Peligro* como "cualquier actividad, condición u objeto físico, químico o ambiental que potencialmente puede causar lesiones al personal, daños al equipamiento o estructuras, pérdida de material o reducción de la habilidad de desempeñar una función determinada".
El peligro, a los efectos del presente Manual, se considera como condición u objeto que podría provocar un accidente o contribuir al mismo.

Personal FANB:

La Resolución del MPPD Nro. 004252, de fecha 31 de marzo del año 2014 *Directiva de Investigación de Accidentes Terrestres de la FANB* y la Directiva CEO-TH-1-5, de fecha 05 de octubre de 2011 *Terminología Empleada en la Prevención e Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos y Terrestres en las Unidades de Vuelo de la FANB* señalan al *Personal FANB* como "aquellas personas militares y civiles que cumplen labores de manera activa dentro de un horario de trabajo específico, ya sea a tiempo completo o a tiempo parcial, asignados a cualquier dependencia o Unidad de la FANB o del Ministerio del Poder Popular para la Defensa. Dentro de este personal están los siguientes:

a. Oficiales de Comando, Oficiales Técnicos graduados en las escuelas de formación respectivas
b. Oficiales asimilados.
c. Oficiales de Comando y Oficiales Técnicos de Reserva y Milicias.

d. Oficiales de Tropa, Cadetes, Alumnos, Tropa Profesional, Tropa Alistada de la FANB.
e. Personal militar extranjero asignado a la FANB bajo diversas condiciones: cursos, intercambio, destacados, comisión, etc.
f. Personal civil de otras organizaciones militares o civiles, públicas o privadas, nacionales o extranjeras, asignado a la FANB bajo diversas condiciones: cursos, intercambio, destacados, comisión, entre otros.

Reporte Preliminar de Accidente:

Según la Resolución del MPPD Nro. 004251, de fecha 31 de marzo del año 2014 *Directiva de Investigación de Accidentes Aéreos de la FANB,* la Resolución del MPPD Nro. 004252, de fecha 31 de marzo del año 2014 *Directiva de Investigación de Accidentes Terrestres de la FANB* y la Directiva CEO-TH-1-5, de fecha 05 de octubre de 2011 *Terminología Empleada en la Prevención e Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos y Terrestres en las Unidades de Vuelo de la FANB* el *Reporte Preliminar de Accidentes* es "la información inicial que a través de un formato guía establecido, permite en un tiempo relativamente corto, la obtención de algunos datos generales y específicos relacionados con la ocurrencia de un accidente (aéreo o terrestre). Esta información debe ser pasada por cualquier medio rápido de comunicación (teléfono, telefax, telex, entre otros.) por el órgano regular correspondiente y de manera directa hacia la Inspectoría General de la FANB".

Riesgo:

Según la Resolución del MPPD Nro. 004251, de fecha 31 de marzo del año 2014 *Directiva de Investigación de Accidentes Aéreos de la FANB,* el *Riesgo* es "la relación severidad/probabilidad de que un peligro pueda descargar su potencial dañino".

La Directiva CEO-TH-1-5, de fecha 05 de octubre de 2011 *Terminología Empleada en la Prevención e Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos y Terrestres en las Unidades de Vuelo de la FANB,* define al *Riesgo* como "es la probabilidad de que se produzca o se genere pérdida de vidas, materiales, equipos y bienes, o de generar lesiones o enfermedades tanto propio como de terceros. Es una medida de pérdida económica o daños a las personas, expresada en función de la probabilidad del suceso o la magnitud de la consecuencia (severidad)".

Seguridad Aérea y Terrestre:

La Directiva CEO-TH-1-5, de fecha 05 de octubre de 2011 *Terminología Empleada en la Prevención e Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos y Terrestres en las Unidades de Vuelo de la FANB* define a la *Seguridad Aérea y Terrestre* como "el conjunto de actividades de diversa índole, realizada por personal entrenado y especializado en la materia, orientada a proporcionar asesoramiento adecuado y oportuno, educación y entrenamiento en todos los

niveles de la organización, a fin de minimizar los riesgos, prevenir la ocurrencia de cualquier tipo de accidente, y de preservar la capacidad operativa aumentando el apresto operacional de la FANB".

Vehículo FANB:

La Resolución del MPPD Nro. 004252, de fecha 31 de marzo del año 2014 *Directiva de Investigación de Accidentes Terrestres de la FANB* y la Directiva CEO-TH-1-5, de fecha 05 de octubre de 2011 *Terminología Empleada en la Prevención e Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos y Terrestres en las Unidades de Vuelo de la FANB* establecen como Vehículo FANB "aquellos vehículos propiedad de la FANB, utilizados por la organización para cumplir y apoyar las diversas misiones y actividades que desarrolla la FANB dentro y fuera de las Unidades Militares. Estos vehículos con placa militar se clasifican en: vehículos de servicio, vehículos protocolares y vehículos de emergencia. También podrán ser considerados como tales, a los efectos de este Manual, aquellos vehículos particulares empleados en comisión de servicio de la FANB".

Violación:

Acción u omisión deliberada por parte de un miembro de la FANB, que da lugar a desviaciones de las intenciones o expectativas de la organización enmarcadas en su prescripción normativa.

MANUAL MSAT 2.8.3.1.20: NORMAS Y PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD VIAL PARA OPERADORES DE VEHÍCULOS 6X6 DE CARGA Y TRANSPORTE BEIBEN

I. ASUNTO

La INGAMB, con base a la cantidad de accidentes viales ocasionados por el empleo del *Vehículo 6X6 de Carga y Transporte BEIBEN*, dicta, a través del presente Manual, las normas de obligatorio cumplimiento relativos a la seguridad vial para su correcta operación.

II. FINALIDAD:

Establecer una conducta segura para operar el *Vehículo 6X6 de Carga y Transporte BEIBEN*, a través de la difusión de una prescripción normativa y doctrinaria adecuada, con la finalidad de salvaguardar la integridad física del personal FANB y preservar los equipos asignados, garantizando la optimización del apresto operacional del Sector Defensa.

III. BASES LEGALES, REGLAMENTARIAS, DOCTRINARIAS Y REFERENCIALES:

A. Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (Publicada en Gaceta Oficial número 36.860, de fecha jueves 30 de diciembre de 1999).

B. Ley Constitucional de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana (Publicada en Gaceta Oficial N° 6.508, de fecha jueves 30 de enero de 2020).

C. Ley de Transporte Terrestre (Publicada en Gaceta Oficial número 38.985, de fecha viernes 1 de agosto de 2008).

D. Reglamento de Tránsito Terrestre (Publicado en Gaceta Oficial Extraordinaria número 5.240, de fecha viernes 26 de junio de 1998).

E. Resoluciones del Ministerio del Poder Popular para la Defensa (MPPD) números 004251 y 004252, del 31 de marzo del 2014, *Directivas de Investigación de Accidentes Aéreos y Terrestres de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana* (Publicadas en Gaceta Oficial número 40.419, de fecha lunes 26 de mayo de 2014).

F. Directiva CEO-TH-1-5 (Terminología Empleada en La Prevención de Accidentes e Incidentes en Las Unidades de Vuelo de la FANB).

G. Directivas de la Aviación Militar Bolivariana, Serie 8: *Seguridad Aérea, Terrestre e Higiene Industrial.*

- ✓ Directiva AV/D 8-3 (Control de Tránsito Terrestre).
- ✓ Directiva AV/D 8-8 (Terminología Empleada en la Prevención e Investigación de Accidentes Aéreos y Terrestres).
- ✓ Directiva AV/D 8-9 (Reporte e Investigación de Accidentes Terrestres)

H. Manual Para La Gestión de la Seguridad Operacional en el Sector Defensa, de fecha viernes 05 de diciembre de 2014.

I. Manual de Operación del Camión 6X6 de Carga y Transporte BEIBEN de la Empresa China North Industries Corporation (NORINCO)

IV. SITUACIÓN:

Con la finalidad de modernizar el equipamiento de la FANB en pro del cumplimiento de su misión, sus unidades y dependencias han sido dotadas del *Vehículo 6X6 de Carga y Transporte BEIBEN*, sistema de armas que apoya actualmente las operaciones de traslado de personal y de carga por via terrestre.

Motivado al alto número de accidentes viales como consecuencia de la operación insegura del vehículo BEIBEN, la Inspectoría General de la Aviación Militar Bolivariana, a través de la Dirección de Seguridad Aérea y Terrestre, ha visto la necesidad de elaborar un manual que determine las normas para el empleo seguro de este vehículo pesado, con la clara intención de lograr una conducta segura en su talento humano, salvaguardando su integridad física y preservando los bienes asignados al Sector Defensa, lo que se traducirá en una optimización de su apresto operacional.

V. OBJETIVO GENERAL:

El objetivo general del presente Manual, con base al marco normativo de transporte y tránsito terrestre de la República Bolivariana de Venezuela y al Manual de Operación del *Vehiculo 6X6 de Carga y Transporte BEIBEN* de la Empresa China North Industries Corporation (NORINCO), es establecer las normas de seguridad vial y terrestre en el empleo del BEIBEN aplicables a todas las unidades y dependencias de la AMB.

VI. OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

A. Garantizar que la Aviación Militar Bolivariana obtenga el marco reglamentario necesario para el empleo seguro del *Vehiculo 6X6 de Carga y Transporte BEIBEN.*

B. Coadyuvar a consolidar una conducta segura en el personal de la AMB cuando emplee el *Vehiculo 6X6 de Carga y Transporte BEIBEN*, a los fines de salvaguardar su integridad física y moral, como también asegurar la preservación de este equipo para evitar su desincorporación prematura y la necesidad de una reposición, en el corto plazo, con afectación al presupuesto del Sector Defensa.

C. Evitar lesiones y daños a terceros producto de posibles accidentes que pudieran materializarse por el empleo inseguro de este sistema, traduciéndose en onerosas indemnizaciones y la difusión de una imagen negativa de la FANB hacia la opinión pública venezolana.

VII. ALCANCE:

El presente Manual es aplicable a todo el personal, tanto militar y no militar, que opera el *Vehiculo 6X6 de Carga y Transporte BEIBEN*, pertenecientes a las unidades y dependencias de la Aviación Militar Bolivariana.

VIII. REQUISITOS PARA CONDUCIR VEHÍCULOS DE CARGA Y TRANSPORTE BEIBEN:

- Tener una edad mayor a los veinticinco (25) años.
- Licencia de conducir de 5to grado vigente emitido por el INTTT.
- Certificado médico vial para licencia de 5to grado vigente emitido por el INTTT.
- Constancia de Aprobación del Examen Médico y Sicológico emitido por el CAFMA.
- Certificado de Aprobación del Curso Teórico de Manejo Defensivo emitido por la AMB.
- Certificado de Aprobación del Curso Práctico de Manejo Defeensivo emitido por el Servicio de Transporte de la Aviación Militar Bolivariana (SETRAVIA).

IX. RESPONSABILIDADES Y OBLIGACIONES DEL PERSONAL:

1. **Del Comandante de Unidad, Jefe de Dependencia o Jefe de la Sección de Transporte:**

   - El *Vehículo 6X6 de Carga y Transporte BEIBEN* es un camión diseñado para el transporte de personal militar y carga en áreas topográficas irregulares. En tal sentido, su uso debe ceñirse a una doctrina de empleo de transporte terrestre táctico militar. Para otro tipo de uso, el Jefe de Dependencia, Comandante de Unidad o el Jefe de la Sección de Transporte deberá analizar la misión encomendada, y gestionar la adecuación de normas y acciones que garanticen la gestión del riesgo que se encuentra implícito en el empleo de un equipo en misiones distintas para lo que fue diseñado. En tal sentido, un BEIBEN que sea conducido en áreas urbanas, en misiones que no sean táctico-militares, bien sea para transporte de personas o carga, deberá contar con un CONVOY MILITAR compuesto de un vehículo nodriza que irá delante de este camión a una distancia de 30 metros (velocidad no mayor de 50 Km/h). En misiones administrativas deberá colocarse en la compuerta de carga, hacia el lado que da al exterior del Vehículo, una imagen de un triángulo luminiscente, de 60X60 cms. que indique la proximidad al Camión (ver anexos).

- No podrá emplear el BEIBEN para viajes administrativos que se encuentren a más de 100 Kms. de su lugar de origen.
- Será el responsable del mantenimiento y perfecto estado del vehículo.
- No podrá ordenar el empleo del vehículo cuando existan condiciones que afecten la seguridad vial, y por ende, pueda poner el riesgo la vida del personal involucrado.
- No deberá asignar personal de conductores que no tenga el adiestramiento y la competencia exigida por la INGAMB.
- Deberá velar porque el personal asignado para operar el BEIBEN cumpla con toda la normativa señalada en la Ley y el Reglamento de Transporte y Tránsito Terrestre y en el presente Manual.

2. **Del Conductor:**
   - Portar toda la documentación vigente exigida por la Ley y Reglamento de Transporte y Tránsito Terrestre.
   - Estar inscrito en el Registro Nacional de Vehículos y Conductores.
   - Estar en estado físico y de salud que le permita conducir correctamente.
   - Cumplir y hacer cumplir toda la normativa de transporte y tránsito terrestre.
   - Cumplir y hacer cumplir todas las normas señaladas en el presente Manual.
   - Cumplir y hacer cumplir con el Manual de Operación del *Vehículo 6X6 de Carga y Transporte BEIBEN* emanado de la empresa fabricante.
   - Conocer todas las características del vehículo que conduce; limitaciones, procedimientos normales y de emergencia.
   - Usar el cinturón de seguridad y asegurarse que los demás ocupantes del vehículo cumplan esta obligación.
   - Hacer uso del chaleco reflectivo cuando opere el vehículo, y exigirlo al personal miembro de su tripulación (ayudante, jefe de carga, entre otros).

- Realizar previamente una inspección exterior e interior al vehículo para asegurarse de que esté en óptimas condiciones para su empleo (estado y presión de los neumáticos, luces, motor, frenos, fluidos, embrague, entre otros aspectos).
- Después de 2 horas ininterrumpidas de conducción, relevarse con su ayudante, quien deberá estar capacitado y con la competencia necesaria para reemplazarlo en sus funciones.
- En operaciones delicadas (marcha hacia atrás, transporte de carga, operación en terreno irregular) deberá emplear adecuadamente al ayudante y a su tripulación, para asegurarse de manejar el vehículo con seguridad.
- Cerciorarse de que el personal vaya correctamente sentado y asegurado.
- Garantizar que la carga vaya correctamente asegurada.
- No exceder las limitaciones de peso y volumen (carga) o de la capacidad de pasajeros.
- No exceder las limitaciones de empleo del vehículo.
- Informar de inmediato al presentarse alguna falla o avería a su jefe inmediato superior.
- Cerciorarse de llevar siempre el neumático de repuesto, observando que el mismo se encuentre en buen estado, con la presión adecuada y que se tengan disponibles todos los elementos para el seguro proceso de reemplazo (gato, dos triángulos de seguridad, llave de cruz y cuñas).
- Al momento de iniciar la conducción, deberá colocar todos los espejos retrovisores en correcta posición que le permita una visión adecuada de todos los ángulos.

3. **Del Ayudante:**
   - Portar toda la documentación vigente exigida por la Ley y Reglamento de Transporte y Tránsito.
   - Estar inscrito en el registro nacional de vehículos y conductores.
   - Estar en estado físico y de salud que le permita relevar al conductor en sus funciones.
   - Cumplir y hacer cumplir toda la normativa de transporte y tránsito terrestre cuando ejerza las funciones del conductor.

- Cumplir y hacer cumplir todas las normas señaladas en el presente Manual, asi sea en funciones como ayudante o conductor.
- Cumplir y hacer cumplir con el Manual de Operación del *Vehiculo 6X6 de Carga y Transporte BEIBEN* emanado de la empresa fabricante.
- Cumplir con las instrucciones emanadas del conductor, siempre y cuando no contravengan con las disposiciones emanadas de la Ley y el Reglamento de Transporte y Tránsito Terrestre.
- Conocer todas las características del vehículo que conduce; limitaciones, procedimientos normales y de emergencia.
- Usar el cinturón de seguridad y asegurarse que los demás ocupantes del vehículo cumplan esta obligación al momento de ejercer las funciones como conductor.
- Hacer uso del chaleco reflectivo cuando opere el vehículo, y exigirlo al personal miembro de su tripulación (ayudante, jefe de carga, entre otros) cuando ejerza las funciones del conductor.
- Junto con el conductor, realizar previamente una inspección exterior e interior al vehículo para asegurarse de que esté en óptimas condiciones para su empleo (estado y presión de los neumáticos, luces, motor, frenos, fluidos, embrague, entre otros aspectos)
- Supervisar que el conductor esté manejando en sus plenas facultades, y ante cualquier síntoma de cansancio, relevarlo en sus funciones.
- Mantener comunición constante con el chofer, sin distraerlo innecesariamente en la atención que debe prestar tras el volante, a fin de cerciorarse que esté en completo estado de alerta para conducir el vehículo y brindarle toda la cooperación necesaria en pro de garantizar un seguro empleo del sistema.
- Obtener toda la información necesaria para asesorar adecuadamente al conductor ante cualquier adversidad que se pudiera presentar en la ruta (mapas de ruta, seguimiento de la navegación mediante GPS, condiciones meteorológicas, estaciones de servicio,

puestos de la GNB y organismos de seguridad ciudadana, estado de la vía, restaurantes, caucheras, talleres, entre otras informaciones de interés).

- Servir de señalero en maniobras delicadas que necesiten de toda la atención por parte del conductor.
- Supervisar toda la operación al momento de abastecer de combustile el vehículo.
- Colaborar con el conductor al momento de cambiar un neumático y colocar toda la señalización correspondiente (conos, triángulos de seguridad).
- Al momento de iniciar la conducción, deberá colocar todos los espejos retrovisores en correcta posición que le permita una visión adecuada de todos los ángulos.
- Deberá llevar las herramientas y repuestos mínimos necesarios para atender cualquier inconveniente o desperfecto mecánimo en la ruta (cambio de correa, fusibles, entre otros trabajos menores).

4. **Del Jefe de Carga**

- Revisar y asegurar la carga transportada.
- Velar por que el personal que va en el compartimiento de carga vaya sentado y asegurado.
- Debe constatar que al momento de embarco o desembarco del personal por el compartimiento de carga, la respectiva compuerta deberá estar cerrada y ASEGURADA, a fin de evitar accidentes.
- Deberá constatar que en el compartimiento de carga se encuentren 4 conos de seguridad, a los fines de usarlos en maniobras que requieran delimitar un área de seguridad (ver anexo).
- Mantener la disciplina en el área de carga cuando vaya personal viajando en este compartimiento, a fin de evitar accidentes.
- En maniobras delicadas, sobre todo al momento de dar marcha atrás, servir de señalero a fin de evitar accidentes.

- Colaborar con cualquier requerimiento del conductor y su ayudante, siempre que no contravenga las disposiciones de transporte y tránsito terrestre.
- Cerciorarse de que cualquier mercancía peligrosa vaya adecuadamente rotulada y que cumpla con las normas de seguridad para su traslado en el vehículo.
- Evitar que cualquier persona no autorizada ingrese en el compartimiento de carga del BEIBEN.
- Colaborar en el proceso de reemplazo de neumático, carga y descarga, aprovisionamiento de combustible, colocación de señalizaciones de seguridad, entre otros que se requieran durante el empleo del vehículo.
- Cerciorarse que los implementos para asegurar la carga se encuentren disponibles en el vehículo, asi como también se cumplan todas las normas de seguridad para la carga y descarga del material.
- Asegurar el correcto procedimiento para que el personal se suba o baje del área de carga, a fin de evitar accidentes.
- Si la carga sufre alteraciones o se derrama (en caso de que sea líquida) avisar rápidamente al conductor o ayudante.
- Poner en conocimiento del conductor o ayudante, cualquier novedad que afecte la seguridad del empleo del BEIBEN.

X. NORMAS DE SEGURIDAD:

1. Evite exponerse, sobre todo en sitios cerrados, a los gases emanados del BEIBEN, ya que puede producir la muerte de forma inadvertida.
2. En lugares cerrados no debe mantenerse encendido el vehículo.
3. No debe abrirse ninguna puerta o el compartimiento de carga al estar el vehículo en movimiento.
4. No fumar cerca de la batería o cuando se esté aprovisionando de combustible el vehículo.

5. No debe usarse el celular al momento de conducir el vehículo, manipular carga, al momento de ejercer funciones de señalero, o en cualquier otra circunstancia que requiera la total atención por parte de la tripulación.
6. No debe usarse el celular ni fumar en ninguna estación de servicio.
7. No debe dar marcha atrás hasta que lo señaleros no estén correctamente posicionados y alertados de su intención, para lo cual deberá, antes de proceder a retroceder el vehículo, tocar la bocina en señal de inicio de la maniobra y constatar que los señaleros den la señal de que están listos para cumplir sus funciones.
8. Al momento de bajarse del vehículo, se debe cerciorar que esté correctamente frenado.
9. No se puede superar la carga nominal del vehículo (7000 kgs).
10. El interruptor de enfriamiento del motor solo se puede usar por corto tiempo cuando el vehículo penetra en el agua, no se puede iniciar el interruptor de enfriamiento en la marcha normal.
11. Durante la conducción, si la luz de alarma de presión de freno se iluminase, hay que parar el vehículo inmediatamente.
12. Durante la marcha normal, especialmente cuando se baja en pendiente larga o pronunciada, se prohíbe conducir con la liberación de marcha (marcha neutra).
13. El peso del neumático es alrededor de 200 Kg. Antes de extraer e instalarlo, primero debe ser fijado con dispositivos de elevación apropiados. El incumplimiento del requisito dará lugar a lesiones personales o daños del equipo.
14. Al efectuar el cambio de neumático del eje delantero se deberá colocar el gato hidráulico debajo de la ballesta correspondiente del eje delantero de tracción, **nunca debajo del diferencial** (eje delantero de tracción).
15. Al cambiar el neumático del eje trasero se deberá colocar el gato hidráulico debajo de la ballesta del eje trasero, nunca debajo de la cáscara de diferencial.
16. La inflación del neumático se realiza con gas obtenido por medio de la boca número 24 de la válvula de cuatro vías del cilindro de gas de vehiculo; previamente a la inflación, deba retirar la tapa protectora, conectar el tubo de inflación, reducir la presión en el

cilindro de almacenamiento de gas del sistema de frenos hasta el valor de alrededor de 6 bares (0.60 Mpa). Para lograr esto se puede pisar algunas veces el pedal del freno del pie, y encender el motor. La presión neumática máxima de inflación es 10 bares (0.85 Mpa). La presión de inflación estándar del neumático es 0.79Mpa.

17. Se deben colocar dos triángulos de seguridad al momento de orillarse en la via, uno en la parte posterior a una distancia de 100 metros y otro en la parte anterior a la misma distancia. Sin embargo, la distancia quedará sujeta a criterio del conductor en caso de una curva o terreno, donde quizás haga falta colocarlos más atrás o adelante según el caso, a fin de alertar a otros conductores con suficiente anticipación.
18. Se deberá llevar dos cuñas adecuadas para asegurar el vehículo al momento de reemplazar un neumático o ante cualquier desperfecto mecánico que amerite asegurarlo para evitar un desplazamiento inadvertido del mismo, sobre todo en pendiente.
19. Se debe llevar cadena o cinchas para el remolque.
20. Debe llevarse dos extintores de incendios, uno en la cabina del conductor y otro en el compartimiento de carga convenientemenete sujetados en lugares de fácil acceso, ambos con inspección de carga vigente. Asimismo , toda la tripulación debe tener conocimiento de su correcto empleo.
21. Prestar atención en los peajes a los conductores de vehículos livianos, quienes suelen ingresar a las vías de los vehículos pesados de forma brusca.
22. Tener en cuenta la correcta distribución de la carga, para evitar posibles movimientos en curvas, frenadas, caídas o golpes en puentes que puedan ocasionar una situación riesgosa.
23. No debe llevar elementos sueltos dentro del compartimiento de carga.
24. Al momento de orillarse en la via, dar marcha atrás o realizar cualquier maniobra que amerite total atención de la tripulación, se deberá encender las luces de emergencia.
25. La carga deberá ser transportada únicamente en el sitio destinado al efecto, es decir, en aquella parte de la estructura permanente del vehículo especialmente acondicionada para ello.

26. Toda carga de gran tamaño o peso que sea susceptible de caer al pavimento deberá estar asegurada al vehículo de modo que su transporte se realice sin poner en peligro la seguridad del tránsito.
27. La carga deberá distribuirse en forma tal que su peso no comprometa en ningún caso la estabilidad del vehículo que la transporta.
28. La carga deberá distribuirse en forma tal que no sobresalga más de 1,00 metro hacia adelante y 1,80 metros hacia atrás. En tal caso deberán colocarse en los extremos sobresalientes de la carga, banderines de tela roja de 50 por 70 centímetros durante el día y una luz roja durante la noche.
29. La carga deberá disponerse de modo que en ningún momento impida la visibilidad del conductor, oculte los dispositivos de alumbrado, las placas identificadoras, distintivos obligatorios, ni las advertencias manuales de los conductores.
30. En maniobras delicadas, sobre todo en marcha hacia atrás o en operaciones de carga y descarga, se deberá delimitar el área mediante el uso de conos (ver anexo)
31. La compuerta del compartimiento de carga es muy pesada, por lo que un golpe de ella contra la humanidad de cualquier persona, a causa de una caída inadvertida, **puede ser mortal**. En las operaciones de embarco y desembarco de personal, se debe asegurar que esté arriba y asegurada, y en operaciones de carga y descarga de material, una vez concluida la operación, se debe asegurar que la compuerta esté arriba y correctamente asegurada nuevamente.

XI. PROHIBICIONES, RESTRICCIONES Y LIMITACIONES:

1. En misiones administrativas o en misiones tácticas que sean exclusivamente de entrenamiento, **está prohibido operar el vehículo en condiciones meteorológicas adversas o en terreno húmedo**, por lo que cualquier llovizna o lluvia cancelará la misión.
2. **Está prohibido exceder la velocidad máxima** de conducción con tiempo claro y en pavimento regular, la cual es de **50 Km/h.**

3. **Está prohibido exceder la velocidad máxima de conducción de noche y tiempo claro,** la cual es de **40 Km/h.**
4. En misiones administrativas o en misiones tácticas que sean exclusivamente de entrenamiento, la velocidad máxima de conducción en pavimento irregular será de 30 Km/h.
5. **Está prohibido operar el vehículo si los tacos de los cauchos tienen un espesor menor de 2 centímetros.**
6. **Está prohibido exceder la capacidad máxima de carga (7.000 Kgs.)**

XII. RECOMENDACIONES DE MANEJO DEFENSIVO:

1. **En caso de fallar los frenos:**
   - Mantenga la calma.
   - Si el pedal ofrece algo de resistencia, bombéelo. Es probable que pueda conseguir un poco de presión para frenar.
   - Si no hay presión y el camino está despejado, permita que el vehículo siga, deje el cambio en "Drive" y emplee el freno de mano.
   - Si necesita disminuir la velocidad rápidamente, coloque el cambio en una marcha más baja y deje que la compresión del motor ayude.
   - Si desciende de una zona montañosa, trate de rozar los arbustos en los costados de la carretera.
   - Use la corneta o las luces para advertir a los otros conductores o peatones que ha perdido el control del vehículo

2. **En caso de derrapar:**
   - Mantenga la calma.
   - Si la parte posterior del vehículo comienza a colearse, retire inmediatamente el pie del acelerador.

- No gire fuertemente en dirección a la de la coleada, porque hará que el vehículo gire como un trompo y choque.
- Doble en sentido contrario a la dirección que ha tomado la parte trasera del vehículo, sin excederse en el giro.
- Sentirá cuando el vehículo recupera su tracción de rodamiento, luego enderece los cauchos.
- No accione el pedal del freno mientras corrige una coleada.

3. **En caso de que el acelerador se trabe:**
   - Mantenga la calma.
   - Trate de tirar el pedal hacia arriba con la punta de su zapato.
   - Si usted no puede tirar el pedal pídale a su acompañante que lo haga con la mano.
   - Si no logra destrabarlo, desconecte la ignición y frene.
   - Recuerda que cuando el vehículo tiene frenos y dirección de potencia, al parar el motor, el manejo de los frenos y dirección se pondrán más duros ya que no habrá asistencia de la presión hidráulica.
   - Puede emplear el freno de mano.

4. **En caso de un reventón de neumático:**
   - Agarre fuertemente el volante.
   - No gire en exceso para corregir la desviación o sacudida.
   - Si es un neumático delantero sentirá un fuerte tirón hacia el costado donde estalló.
   - El estallido de un neumático trasero puede hacer zigzaguear ligeramente la parte posterior. No frene bruscamente, hágalo suavemente.
   - Coloque las luces intermitentes y oríllese.

XIII. MODIFICACIONES Y OBSERVACIONES AL MANUAL:

Cualquier observación que se haga al presente Manual, deberá ser tramitado a través de DIRSAT, a fin de que se realice la respectiva modificación.

XIV. VIGENCIA:

El presente Manual entrará en vigencia a partir de su aprobación y publicación, y anula cualquier otra publicación anterior que colide con las disposiciones señaladas en el citado documento.

GD. JOSE LUIS PARRA SOSA
INSPECTOR GENERAL DE LA AMB

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
Ministerio Del Poder Popular Para La Defensa
Inspectoría General de la Aviación
Comandancia General de la Aviación

MG. PEDRO JULIAC LARTIGUEZ
COMANDANTE GENERAL DE LA AMB

BRO/jm
07MAY20

LISTA DE ANEXOS

ANEXOS	TÍTULO
ANEXO A:	SEÑALES DE TRÁNSITO.
ANEXO B:	DIMENSIONES Y CARACTERÍSTICAS DEL TRIÁNGULO DE SEÑALIZACIÓN EN MISIONES ADMINISTRATIVAS
ANEXO C:	CARACTERÍSTICAS DE LOS CHALECOS Y CONOS DE SEGURIDAD.
ANEXO D:	DELIMITACIÓN DEL ÁREA EN OPERACIÓNES DE CARGA Y DESCARGA
ANEXO E:	DIAGRAMA DE FLUJO PARA LOGRAR LA CERTIFICACIÓN DE MANEJO DEL VEHÍCULO BEIBEN.

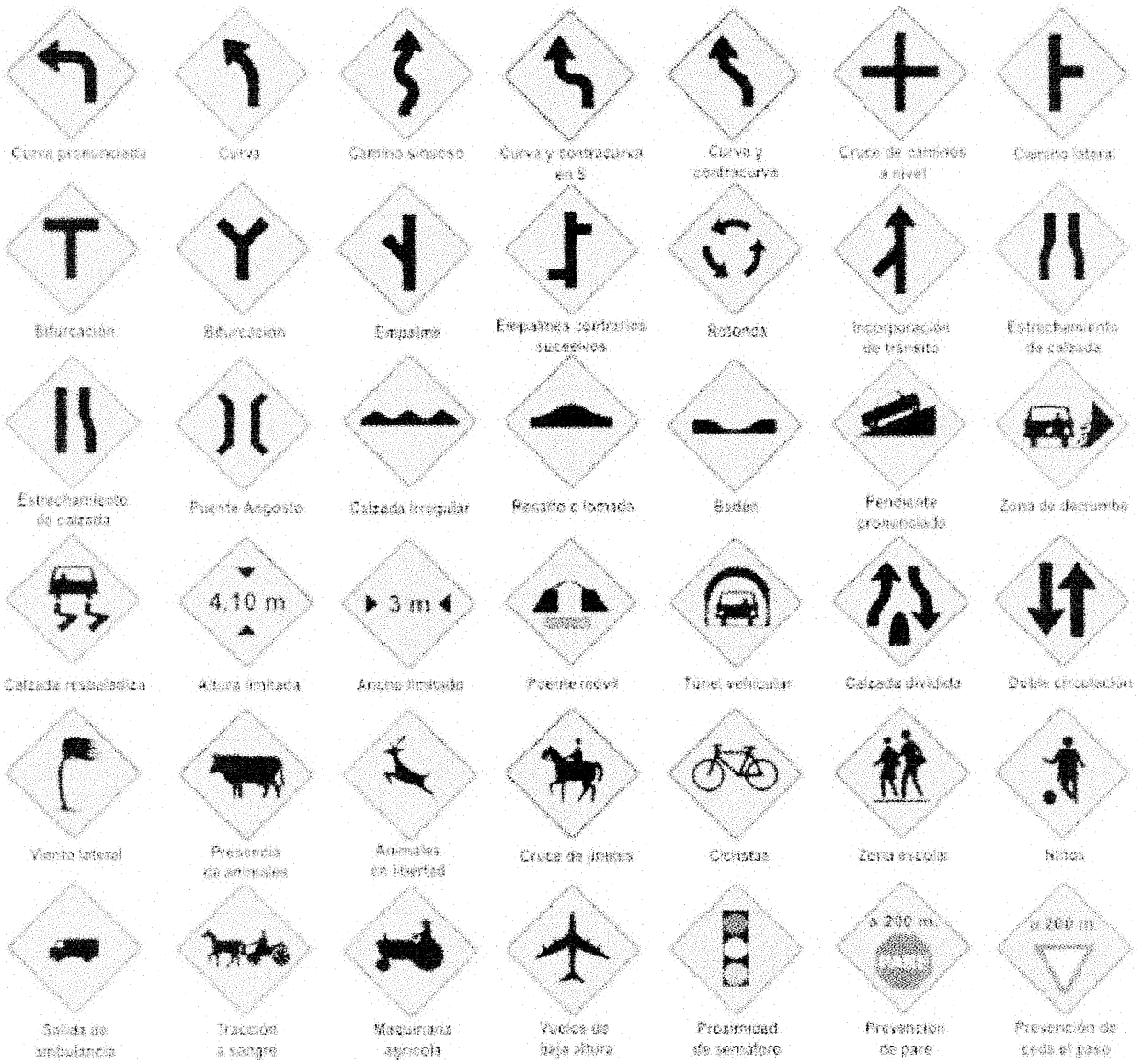
DISTRIBUCIÓN:

DEPENDENCIA	N° DE COPIA
INGEFANB	ORIGINAL
COMANDANCIA GENERAL DE LA AMB	COPIA 1
2DO. COMANDO Y JEFATURA DEL EMGA	COPIA 2
INSPECTORÍA GENERAL DE LA AMB	COPIA 3
DIRECCIÓN DE APRESTO OPERACIONAL	COPIA 4
DIRECCIÓN DE LOGÍSTICA	COPIA 5
DIRECCIÓN DE INTELIGENCIA AEROESPACIAL	COPIA 6
DIRECCIÓN DE EDUCACIÓN	COPIA 7
DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA	COPIA 8
DIRECCIÓN DE PARTICIPACIÓN ACTIVA EN EL DESARROLLO NACIONAL	COPIA 9
DIRECCIÓN DE TECNOLOGÍA, INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES	COPIA 10
DIRECCIÓN RÉGIMEN ESPECIAL DE SEGURIDAD	COPIA 11
DIRECCIÓN DE PERSONAL	COPIA 12

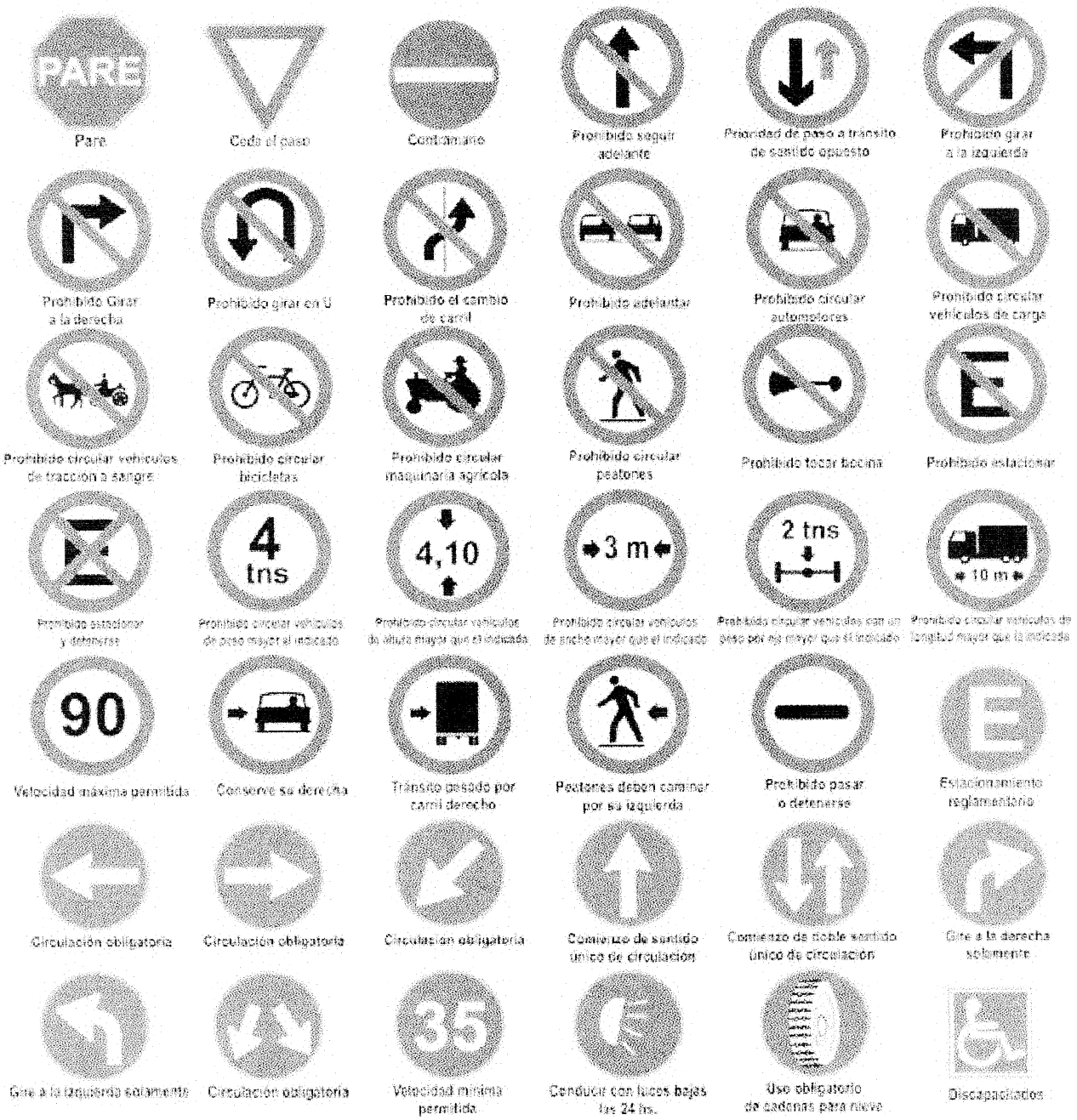
"ANEXO A"

SEÑALES DE TRÁNSITO

PRINCIPALES SEÑALES DE PREVENCIÓN

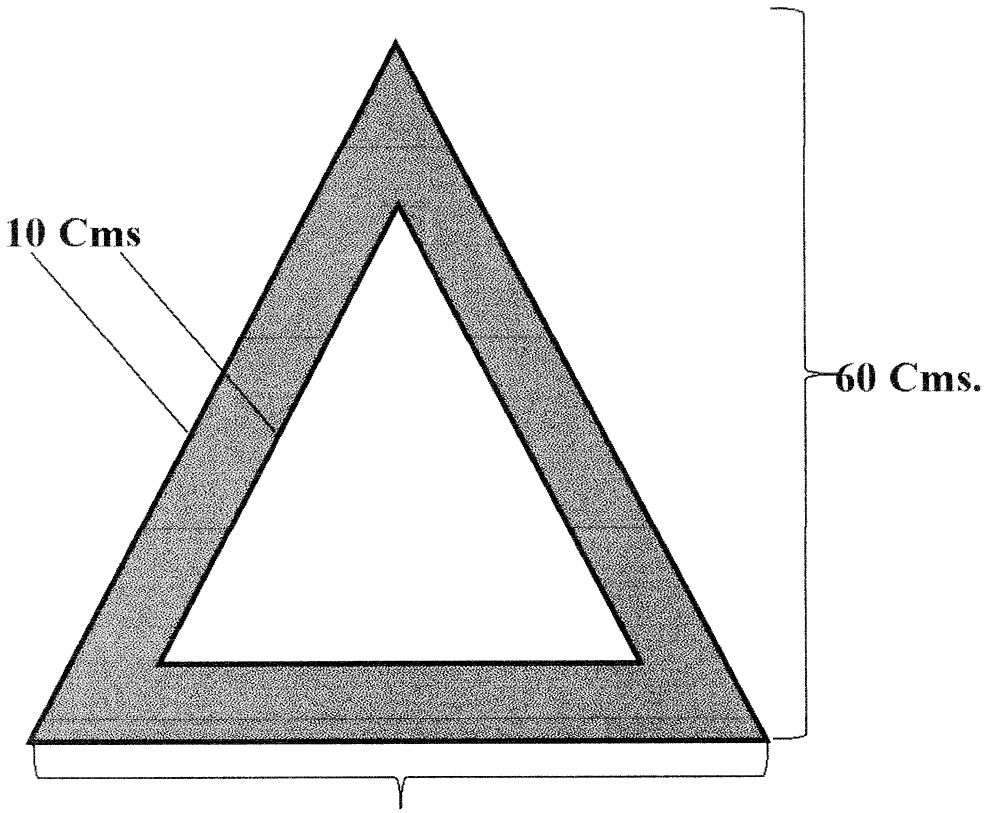


PRINCIPALES SEÑALES DE OBLIGACIÓN, PROHIBICIÓN E INFORMACIÓN



"ANEXO B"

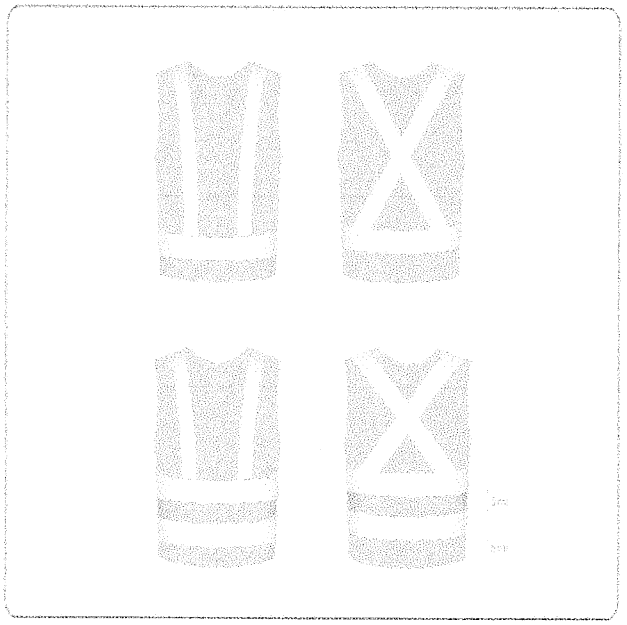
DIMENSIONES Y CARACTERÍSTICAS DEL TRIÁNGULO DE SEÑALIZACIÓN EN MISIONES ADMINISTRATIVAS

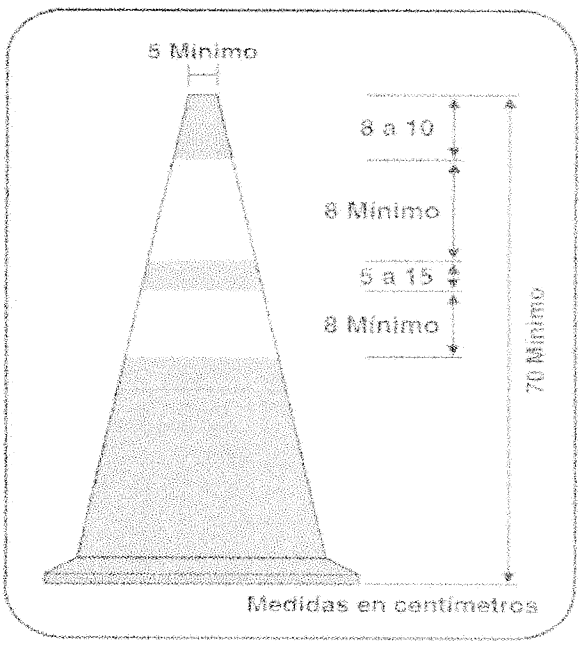


EL TRIÁNGULO DE SEÑALIZACIÓN DEBERÁ ESTAR ELABORADO DE MATERIAL LUMINISCENTE DE COLOR ROJO, Y DEBERÁN COLOCARSE LA CANTIDAD DE DOS TRIÁNGULOS, CON LAS DIMENSIONES Y CARACTERÍSTICAS DIAGRAMADAS Y SEÑALADAS, EN LA PARTE POSTERIOR DEL VEHÍCULO 6X6 DE CARGA Y TRANSPORTE BEIBEN, ESPECÍFICAMENTE EN LA COMPUERTA DEL COMPARTIMIENTO DE CARGA, APUNTANDO HACIA EL EXTERIOR, A LOS FINES DE QUE OTROS VEHÍCULOS TENGAN VISUALIZACIÓN DEL CAMIÓN Y SE PUEDA PREVENIR UNA COLISIÓN.

"ANEXO C"

CARACTERÍSTICAS DE LOS CHALECOS Y CONOS DE SEGURIDAD

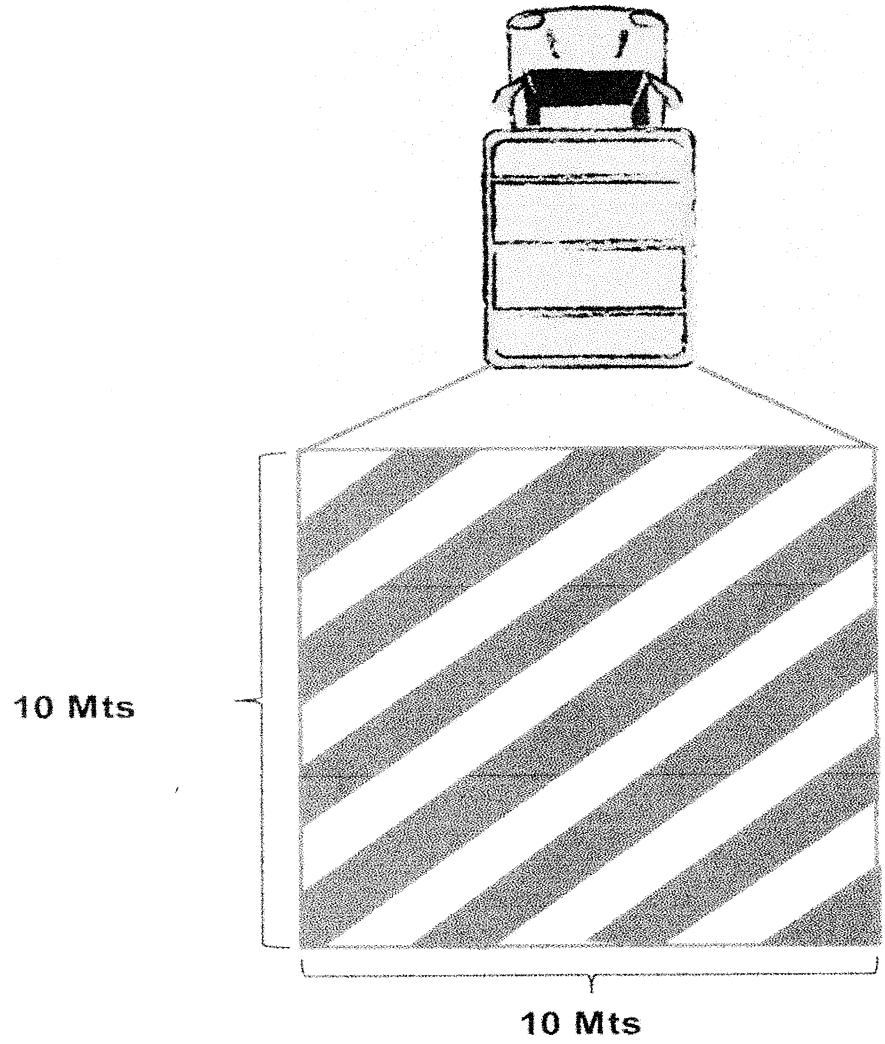




NOTA DE SEGURIDAD: TANTO LOS CHALECOS COMO LOS CONOS, DEBERÁN TENER OBLIGATORIAMENTE UNA FRANJA BLANCA O ÁMBAR, ELABORADA CON MATERIAL LUMINISCENTE, TAL COMO APARECE EN LA FIGURA.

"ANEXO D"

DISPOSITIVO PARA DELIMITAR EL ÁREA DE SEGURIDAD EN MANIOBRAS DE MARCHA HACIA ATRÁS Y EN OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA



NOTA DE SEGURIDAD: LA ZONA DE SEGURIDAD DEBE SEÑALARSE CON 4 CONOS EN CADA ESQUINA.

"ANEXO E"

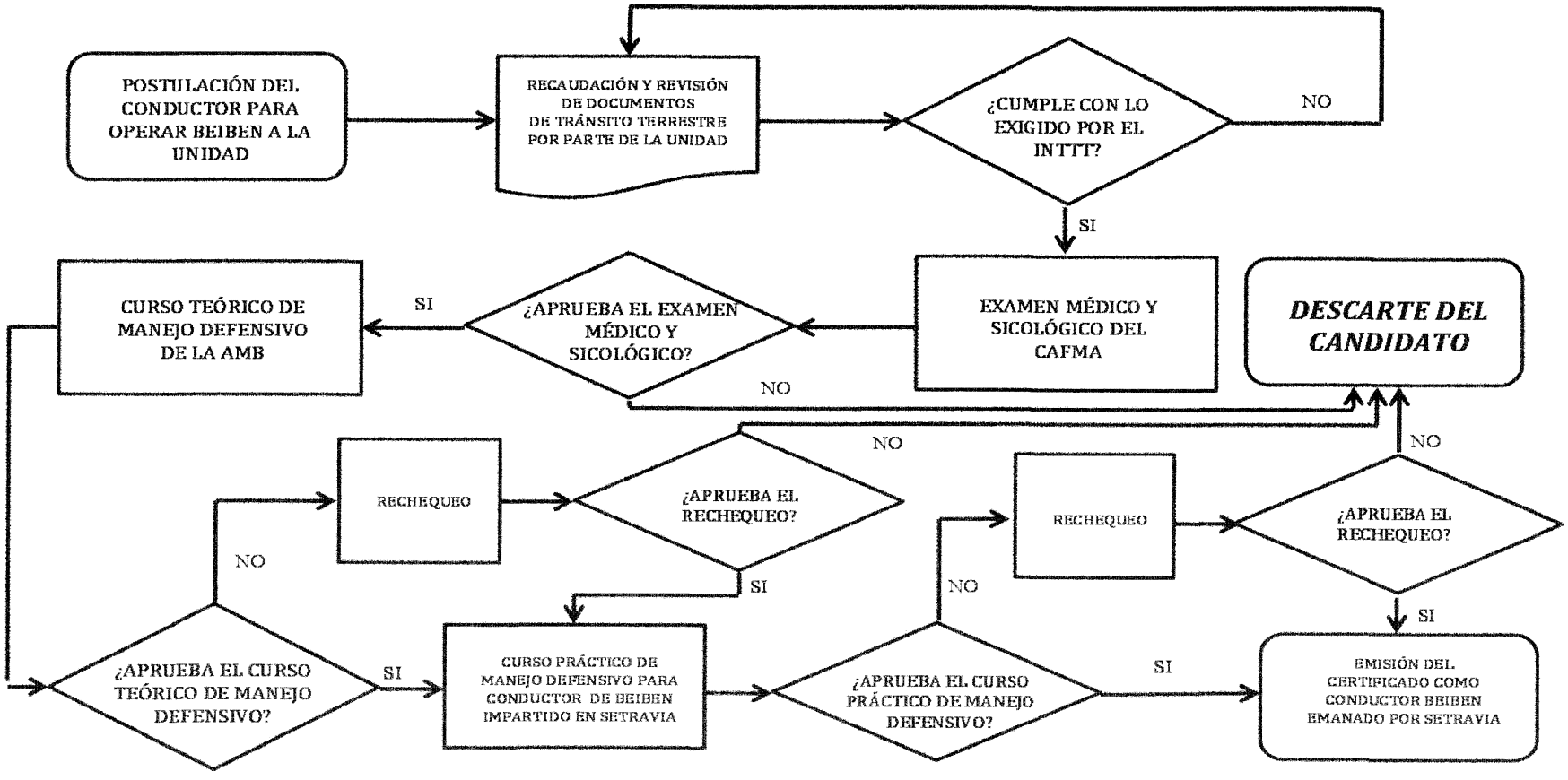



DIAGRAMA DE FLUJO PARA LA CERTIFICACIÓN DE UN CONDUCTOR BEIBEN EN LA AMB (SIMBOLOGÍA ANSI)