

PROGRAMA DE INTERVENCIONES DE SEGURIDAD INTEGRADA (PISI)

Ing. Federico Martín Martínez – YPF – federico.martinez@ypf.com

INTRODUCCIÓN

Detectado un Peligro, se establecen barreras de prevención para evitar un evento indeseado. Si las mismas fallan o tienen debilidades, esto deriva en un accidente o un cuasi accidente, que a su vez deviene en pérdidas indeseables.



El “Programa de Intervenciones de Seguridad Integrada” busca reforzar las barreras de prevención o detectar las debilidades de las mismas, a fin de evitar la ocurrencia de accidentes.

Es un sistema que se orienta a los procesos, con la finalidad de que se pueda medir y comparar para establecer objetivos de mejora de seguridad operativa. Tiene la característica de que la participación es integrada y transversal, asumiendo un compromiso de todos los colaboradores de una planta o Instalación.

Para llevar a cabo este programa se trazaron los siguientes objetivos:

- contemplar aspectos de seguridad de procesos y disciplina operacional que eviten incidentes industriales o cuasi accidentes (indicador TIER 3 según API RP 754).
- mejorar el comportamiento seguro de las personas.
- fortalecer la cultura de trabajo del personal orientada al concepto de seguridad en Línea.
- obtener una herramienta que permita un seguimiento de las condiciones de seguridad con indicadores de fácil cálculo y análisis.

El programa es un sistema sencillo, que no requiere una amplia formación y busca cumplir con los objetivos en el corto y mediano plazo.

Además, es un sistema que se podría aplicar en cualquier industria donde se requiera mejorar la seguridad.

Luego de una serie de incidentes durante el segundo semestre del año 2013 y el primero del año 2014, recurrí al Programa de Intervenciones de Seguridad con la finalidad de minimizar los riesgos de accidentes en los Cargaderos/Descargaderos y Obras del sector.

DISEÑO DEL SISTEMA

La estructura del Programa de Intervenciones Integradas de Seguridad, se diseñó en 3 fases:

Fase 1: Planificación y Difusión

➤ Planificación:

- Se establece el Sector a observar. Cargaderos y Sector Obras.
- Se definen Observadores. Supervisores y Asistentes de Planta.
- Se determinan Comportamientos a observar. Se confeccionó una lista para Cargaderos y otra para Obras.
- Se consensuan Acciones Correctivas para aplicar dependiendo cada caso. Se logró consenso de RRLL, el Gremio y los Inspectores de Contrato.
- Se establece Tiempo de Programa. Se decidió hacerlo de forma semestral.
- Se determinan Mediciones Parciales. Se consensuo hacer informes mensuales.

➤ **Difusión:**

- a) Inducción a Observadores. Se realizó la difusión entre Supervisores y Asistentes.
- b) Seguimiento del programa en Comités de Seguridad. En cada Comité se muestran los avances del programa.

Fase 2: Estructura Operativa del Programa

➤ **Formación:**

- a) Se realiza Formación en el campo con cada observador. Se realizan intervenciones entre el Supervisor y el Formador. Etapa de Tutelaje.
- b) Se ajusta Tabla de Comportamientos a observar.
- c) Se unifican Criterios.

➤ **Puesta en marcha:**

- a) Dirección aprueba el proyecto.
- b) Comienza la carga de Intervenciones de Seguridad.
- c) Se comunican los Llamados de Atención a Transportes y Contratistas.
- d) Se realizan reuniones de Descargos con Conductores y Responsables de Ejecución.

➤ **Mediciones:**

- a) Se confecciona Informe Mensual con Indicadores y se difunde a los Observadores, con copia a la Gerencia.
- b) Se toman acciones Correctivas.
- c) Se realizan reuniones mensuales para discusión de Indicadores. En conjunto con Seguridad.
- d) La gerencia entrega Premios Semestrales.

Fase 3: Nuevo Alcance

- Ampliación: Una vez que los Observadores adquieren experiencia suficiente, se determina ampliar la zona de observación. Esto si es necesario o la actividad lo requiere.
-

APLICACIÓN DEL SISTEMA

El sistema consiste en que el Supervisor, Asistente Operativo y/o Jefatura realicen recorridas aleatorias diariamente. Teniendo en cuenta que dicha persona ya fue formada en conceptos de intervenciones y comportamientos, el mismo debe proceder a realizar observaciones con intervención en cargas/descargas de camiones, como así también en Obras que se estén ejecutando en el sector de Logística Operativa Química (cargaderos/descargaderos / Reparación de Tanques, Construcción de Trincheras – Reparación de Bombas, Etc.).

En el caso de que en la recorrida se detecte una buena acción del conductor o contratista, se aplica la intervención de Felicitar a la persona en cuestión y alentar a que continúe por el mismo camino.

En situación contraria, si se detecta una acción insegura por parte del conductor o contratista, se ejecuta la intervención, deteniendo la acción, corrigiendo la misma y aplicando un llamado de atención verbal.

Uno de los pilares de este Programa es cuando el observador realiza una intervención por un comportamiento seguro, debido a que está obligado a felicitar al operario y a motivar a que continúe de esta forma, intentando realizar un reconocimiento grupal, que es donde más efecto tiene, debido a que todos tienden a repetir la acción por la cual fueron reconocidos. Este concepto de felicitar a las personas que realizan sus actividades en forma segura es clave, ya que se acostumbraba a no reconocer las buenas acciones, pero sí se sancionaba en cuanto se encontraba algún desvío. Siendo que existen teorías de comportamientos seguros que las personas que son felicitadas por realizar una acción, tienden a repetirla en nuevas operaciones.

Tanto las intervenciones por Felicitaciones o Llamados de Atención deben ser registradas en la herramienta del Sistema, donde hay que aclarar quien fue la persona observada, la acción indebida que estaba realizando y en que comportamiento critico se clasifica. Como así también quien es la persona que está cargando los datos. Debido a que la tabla esta automatizada y posee desplegables, se torna amigable realizar la carga de los datos. Este es un punto fundamental, ya que se trabajó arduamente para lograr que esta etapa lleve el menor tiempo posible, es decir reducir al máximo la carga administrativa.

Paralelamente, el coordinador del sistema desde la herramienta levanta diariamente las intervenciones observadas en campo y envía Acta automáticamente con Acción de Mejora al Transporte o Inspector de Contrato.

Estas acciones de mejora ya fueron definidas para cada comportamiento en la etapa de planificación. Las mismas son enviadas mediante acta al sector donde pertenece la persona que fue observada realizando la acción insegura, estos sectores pueden ser al responsable de Transporte de YPF SA o al Servicio de Atención al Cliente (cuando el Transporte es contratado por el Cliente) o el Inspector de la Obra. Estos sectores son los que contactaran al chofer u operario, comunicando el llamado de atención y las acciones que se deben cumplir por la irregularidad.

De esta forma se obtiene un ciclo cerrado y sistematizado, que nace cuando se observa una acción insegura o seguro y que termina con una felicitación o la ejecución de la acción de mejora para que no se vuelva a reiterar la irregularidad.

El registro electrónico donde se asientan los datos se encuentra ubicado en un disco compartido con la finalidad de que cualquier empleado de la planta pueda ingresar y cargar los datos de la intervención que realiza.

Por otro lado, se entiende que a un comportamiento deseado siempre debe seguirle una consecuencia positiva, inmediata y consistente. De esta manera se fomentará la repetición de tal conducta. Este sistema trabaja sobre las consecuencias de los actos, y tiene a la “felicitación” como una acción fundamental para obtener los objetivos planteados. Por ello, finalizada la primera etapa del programa, se realiza una entrega de premios entre los observadores destacados (ver anexo).

Estructura Operativa del Programa



A continuación se detallan los comportamientos auditados y las acciones correctivas correspondientes para cada uno:

Comportamientos Auditados en Cargaderos:

	Despacho	Detalle	AM
1	Todo en Condiciones	Casco, Botines, Antiparras o lentes, guantes, arnes, ropa ignífuga (SIN OTRA PRENDA SOBRE LA MISMA, QUE VARIE SU CONDICION DE RETARDANTE DE LLAMA)	GRADO0
2	Conexión PAT	PAT conectada correctamente a la UUTT previa a la carga y durante la misma. Conectada en el lugar correcto.	GRADO2
3	Area Segura de Carga	Sitio donde el chofer debe ubicarse durante la carga. El mismo será al lado de su UUTT en la isla de carga, cercano al predeterminador de carga y corte de emergencia	GRADO1
4	Depositar Residuos en recipiente adecuado	Deberá controlar que el personal del cargadero (choferes) tiren sus residuos en el recipiente adecuado (domiciliarios e industriales)	GRADO1
5	Enganchar ARNES Correctamente	Deberá controlar, que el chofer se enganche el arnés, en el centro de gravedad situado en su espalda, y NO de costado	GRADO1
6	Precintar al finalizar la carga	Deberá controlar la colocación del PRECINTO al finalizar la carga y no DURANTE para ganar tiempo	GRADO1
7	Precintar con ARNES colocado	Deberá controlar, que la maniobra de colocación de precinto superiores, sea realizada con el arnés colocado	GRADO1
8	Utilización de Máscara	Controlar que el conductor mientras esté realizando la carga posea la máscara correctamente colocada. Evitar que la máscara esté a la altura del cuello o no cubra la nariz.	GRADO1
9	Precintar con la UUTT detenida y el motor apagado	Debe controlar que la marcha de la UUTT está DETENIDA.	GRADO1
10	Cortar Corriente en Carga	Verificar que la UUTT posea la corriente cortada durante el proceso de carga.	GRADO2
11	Otros	Comportamientos de riesgos que no estén previstos en el listado. Aclarar en el campo de observación.	GRADO1
12	Derrame Leve	Derrame de productos por maniobras del proceso de carga, conexión, desconexión. Movimiento de brazos de carga, purga, etc.,	GRADO1
13	Predeterminar Cisterna x Cisterna	Predeterminar la carga total, cisterna por cisterna. Evitar que predeterminen la carga total y vayan cortando la carga a medida que llenan cada compartimento.	GRADO1
14	Ropa Ignifuga	Ropa de abrigo que no sea de otra tela.	GRADO1
15	Protección Ocular	Lentes de seguridad o mascara facial. No se permite lentes de aumento.	GRADO1
16	Precintar sin Engancharse	Precinta las tapas superiores sin conectar el arnés.	GRADO3

Comportamientos Auditados en Obras:

N	Riesgos	Detalle	AM
1	Fuego y Explosión.	1.1 Fuego y explosión de gases y vapores/1.2 Fuego y explosión de líquidos/1.3 Fuego y explosión de combinados. Eje. Personal hablando por teléfono en zona de trabajo. Fumando en zona clasificada, etc.	GRADO 3
2	Contactos térmicos	2.1 Exposición a temperaturas/ 2. 2 Radiaciones no ionizante. Ej Personal trabajando dentro de un tanque a temp ambiente elevada.	GRADO1
3	Contactos eléctricos	3.1 Contacto eléctrico directo/ 3.2 Contacto eléctrico indirecto. Personal no autorizado en Subestación, intervenir equipo no consignado, etc.	GRADO 2
4	Riesgo Químicos	4.1 Contacto con sust. que pueden dañar la piel / 4.2 Contacto con sust. Que pueden dañar si se inhaladas. Ej. Personal dentro de un tanque que no está bien lavado y posee vapores. Movimiento de chapa con liberación de gases y sin medida de mitigación.	GRADO 2

5	Riesgos Mecánicos	5.1 Golpes o choques con objetos/ 5.2 Caída de objetos desde altura/ 5.3 Proyección de partículas/ 5.4 Pisadas sobre objetos punzantes- cortantes. Ej: Personal martillando sin los cuidados correspondientes, aflojando bridas con posible golpes sobre otros equipos, etc.	GRADO1
6	Caída desde Altura	6.1 Caída de personas desde altura/ 6.2 Caída de personas al mismo nivel/ 6.3 Caída de personas a distinto nivel. Personal trabajando en altura sin engancharse. Arriba de andamio, arriba de tanque. Etc.	GRADO 3
7	Desplazamiento	Riesgo que existe en el desplazamiento de la persona en la zona de trabajo. Ej, personal circulando por arriba de las líneas, circulación dentro del puente, sin fenólicos, caminando por recintos sin barandas, etc.	GRADO1
8	Riesgos físicos	7.1 Ruido/ 7.2 Presiones/7.3 Temperatura/ 7.4 Iluminación. Eje personal expuesto a excesivos ruidos, trabajando sin correcta iluminación. Etc.	GRADO1
9	Permisos de Trabajo	Comportamientos Inseguros del operador. Acciones con riesgo que figuran en el PT, pero el contratista no ejecuta. Ej, no bajar el matafuego a la zona de trabajo, No tapar cámaras o sumideros, no cumplir con el Procedimiento de trabajo.	GRADO 2
10	Espacio Confinado	Riesgo que existe al no cumplir con las normas de ingreso para espacio confinado. Cualquier riesgo que se detecte dentro de un espacio confinado, Ej, Puentes, excavaciones, Tanques, etc.	GRADO 2
11	Orden y Limpieza	Orden y limpieza en el sector de trabajo. Ej: Retirar la chatarra, no acomodar bien la zona de trabajo, etc.	GRADO1
12	EPP	Elementos de Protección Personal Obligatorios para realizar la tarea descrita en el PT.	GRADO1
13	Otros	Cualquier otro riesgo que se detecte en la recorrida y no este estipulado en los 9 items anteriores.	GRADO1

Sistema de Acciones de Mejora - Grados

Las mejoras que se lograron en el sistema fueron como consecuencia en gran parte a las acciones de mejoras aplicadas en forma estandarizada.

A medida que se iban detectando irregularidades de diversos potenciales, se fue armando un modelo de niveles de acciones de mejora. En el cual se establecían ciertas acciones correctoras para cada tipo de observación.

A continuación se detallan las acciones correctivas que se aplican por un lado a los transportes y por otro a las empresas contratistas que ejecutan Obras en Planta:

CARGADEROS	
FASE0	Todo en Condiciones.
Mantenimiento y Obras	
FASE0	se deberá enviar por mail acta con la observación detectada a la firma en cuestión, con la finalidad de que el mismo devuelva la hoja conformada con la firma del chofer. Como así también enviar acta al Inspector de Contrato para que sea firmada por la contratista y devuelta al emisor.
GRADO1	En registro de que este incidente fue difundido entre los demás conductores de la flota (en un periodo no superior a los 15 días). Cabe aclarar que de no cumplir con dicha solicitud se pasa a Grado 1 + Grado 2. Deteniendo el trabajo y suspendiendo las actividades hasta reunión de consenso con Inspector de Contrato y Responsable de Ejecución.
GRADO2	Enviar acta al Inspector de Contrato y Solicitar Orden de Servicio.
GRADO3	Además de cumplir con lo pautado en GRADO 1, comunicar que debido al potencial del incidente, el conductor deberá realizar una reunión descargo con el Jefe de Operaciones de La Planta y 2 cargas de Prueba. Todo esto antes de reincorporarse a sus tareas habituales.
GRADO3	Aplicar GRADO1 + GRADO2. Además el conductor deberá realizar una reinducción con el personal de Seguridad. La fecha de la capacitación la brindarán de acuerdo a la disponibilidad de la semana.

CO
NC
LU
SI
ON
ES
M
edia
nte
la

aplicación de este programa en Logística Operativa Química y su puesta en marcha previamente en Terminal la Plata se pudo demostrar que este es un sistema que pueda ser aplicado en cualquier instalación o incluso cualquier industria, siempre y cuando se pueda estandarizar el proceso a estudiar y se definan previamente los comportamientos críticos a observar. Un claro ejemplo de lo comentado recientemente es que en la implementación en Química, se pudo ampliar el alcance a Obras, que es el sector crítico de la planta. Es por esto que este sistema podría ser implementado en cualquier otra industria como ser un Almacén Industrial, o línea de montaje de una automotriz.

Por otro lado con este proyecto se logró aplicar un proceso sistemático diseñado para aumentar la participación significativa de todos los empleados de la planta, supervisores, técnicos de seguridad, jefatura, gerencia y dirección.

Se pudo crear un ambiente positivo que motivaba a una competencia sana por quien hacía más seguridad, es decir quien realizaba más intervenciones. Lo que generó que se incrementará notablemente la presencia de nuestro personal en el campo.

Conseguimos que las intervenciones se ejecuten durante todo el día incluyendo los fines de semana que es cuando menos personal de supervisión hay y que es cuando más se distienden los conductores y operadores.

Del inicio del sistema en 2014 al cierre en Diciembre de 2015, incrementamos considerablemente los las Felicitaciones, pasamos de un 28 % a un 88 % de Comportamientos Seguros en los Cargaderos y Descargaderos del Sector. Es decir duplicamos las acciones seguras de parte de los conductores. Por otro lado en el sector Obras, pasamos de 57 % a un 65 % de Comportamientos Seguros. Sabemos que en esta área tenemos mucho camino por recorrer todavía, pero la tendencia es a seguir mejorando.

Pasamos de tener una planta con altos riesgos en la cual los llamados de atención eran mayores a las felicitaciones, a una dependencia donde pregonaban los comportamientos seguros. Esto fue consecuencia de que además de trabajar sobre el reconocimiento de las acciones seguras, también se estableció un riguroso sistema de Acciones de Mejora con la finalidad de que no se reitera la falla humana.

El concepto clave fue implementar un sistema que llame la atención del infractor en reiteradas oportunidades del proceso (Planta, Transporte, Capacitación, evaluación de desempeño, Reunión descargo, cargas de prueba, sanción), con la finalidad de que por una acción ejecutada indebidamente desde todos los frentes que integran la cadena de suministros le recuerden a la persona lo que hizo mal, de esta forma el comportamiento seguro se fue transformando en un hábito de trabajo.

En relación a la acción insegura de No Utilizar Mascara, logramos mejorar considerablemente este comportamiento. Pero lo importante a destacar en este punto, es que la persona observada entendía que por una leve irregularidad, se originaba todo un proceso de acciones de mejoras individual sobre su persona, dejando lugar a pensar que sucedería si el comportamiento indebido fuera por una falla más relevante. Es decir, se marcaba el camino desde lo básico para que se comprenda la orientación de seguridad que inculcaba la planta, de modo que se percibiera que este sistema comenzaba desde lo más básico, como ser la utilización de elementos de protección personal. Este proceso está ligado con el concepto de Disciplina Operacional, en el cual se orienta a que existe una sola forma de hacer las cosas y es la manera segura.

Por ejemplo en su momento escuche a un conductor expresar “que al principio utilizaba los lentes porque al entrar veía a los supervisores realizar las recorridas de intervenciones, pero con el tiempo se me hizo un hábito utilizar la protección ocular, por lo cual ahora antes de ingresar a planta sin pensar si está o no el supervisor en campo, me pongo lo lentes por reflejo”. Este comentario representa que se le hizo una costumbre al Conductor la utilización de este EPP.

También escuche a un supervisor decirme, “Yo debería llevar un número de intervenciones superior al de los demás, ya que hago un montón de observaciones y correcciones de actos inseguros, pero después me olvido de cargarlos en la herramienta. Estos son claros ejemplos de que este sistema de seguridad en varias personas se transformó en un hábito de trabajo.

Por último es importante mencionar que este trabajo fue destacado por el Gerente de Seguridad de la Refinería y mi Gerencia (Anteriormente Logística y Ahora Refinería), como así también fue mencionado como Fortaleza en Auditorías externas que recibimos en 2014 y 2015.

ANEXO

Registro Electronico

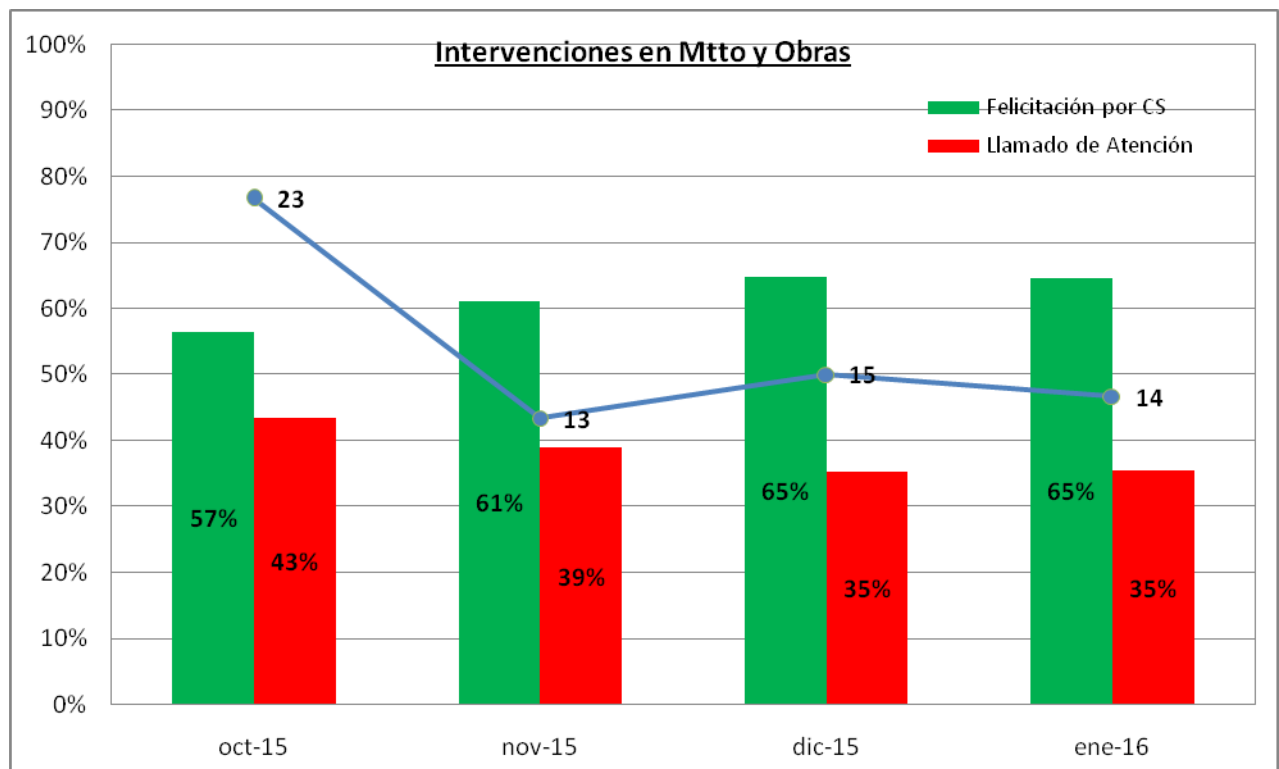
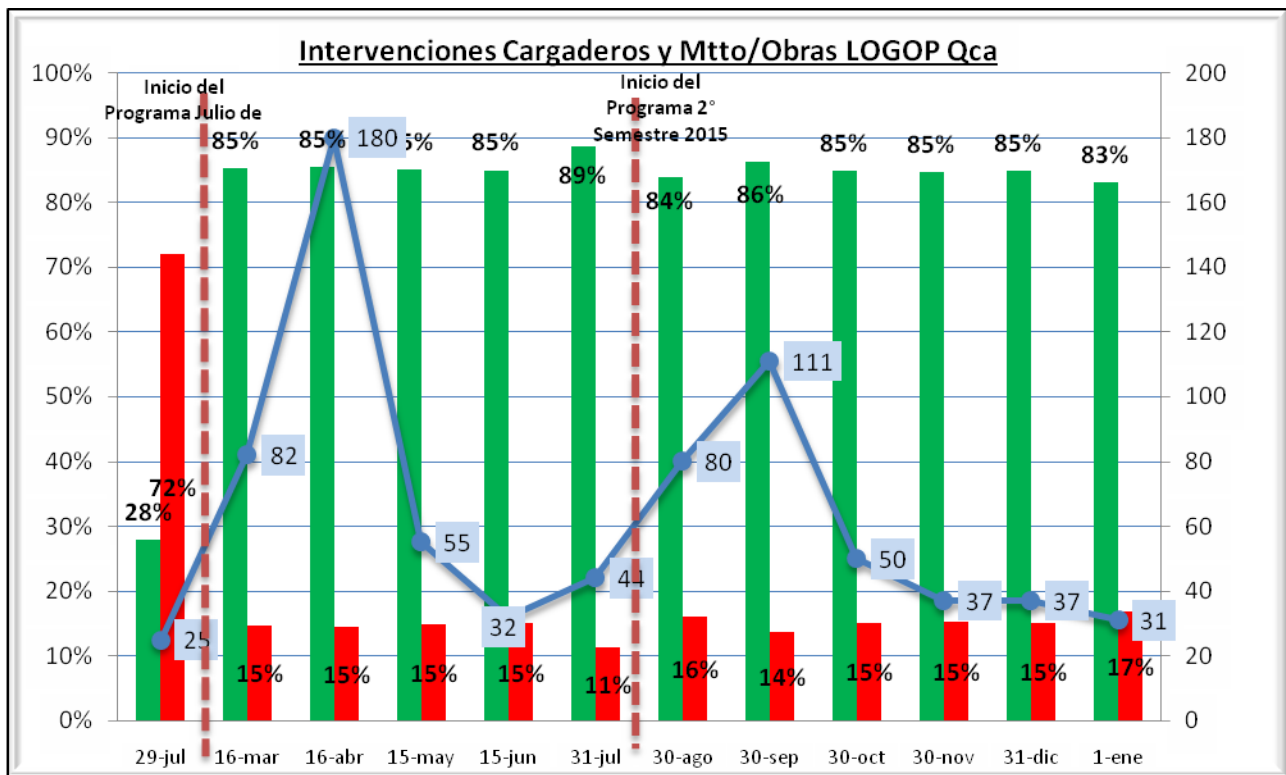
El registro electrónico donde se asientan los datos se encuentra ubicado en un disco compartido con la finalidad de que cualquier empleado de la planta pueda ingresar y cargar los datos de la intervención que realiza. Cabe aclarar que esta tabla Excel posee funciones automáticas para facilitar la carga de datos y poder enviar actas mediante un

A continuación se adjunta la tabla utilizada:

[illegible]

Mediciones Quincenales y/o Mensuales de Intervenciones:

Al cierre de cada quincena o mes se consolidan todas las intervenciones realizadas y se arma el grafico de Tipo de Intervenciones Integradas, el cual demuestra el avance que se produce con las intervenciones y acciones de mejoras que se ejecutan posteriormente. Esto refleja la situación actual del estado del sistema, demuestra de qué cosas se están haciendo bien y que acciones se están ejecutando con riesgo. Como se puede observar en el grafico Julio 2014 a Enero 2015, el cambio de tendencia entre las Felicitaciones y los Llamados de atención es notorio. Al comienzo predominaban los Llamados de atención, pero luego la disposición fue cambiando para que, finalizada la primer etapa, sean las Felicitaciones las que predominen por sobre los Llamados de atención.

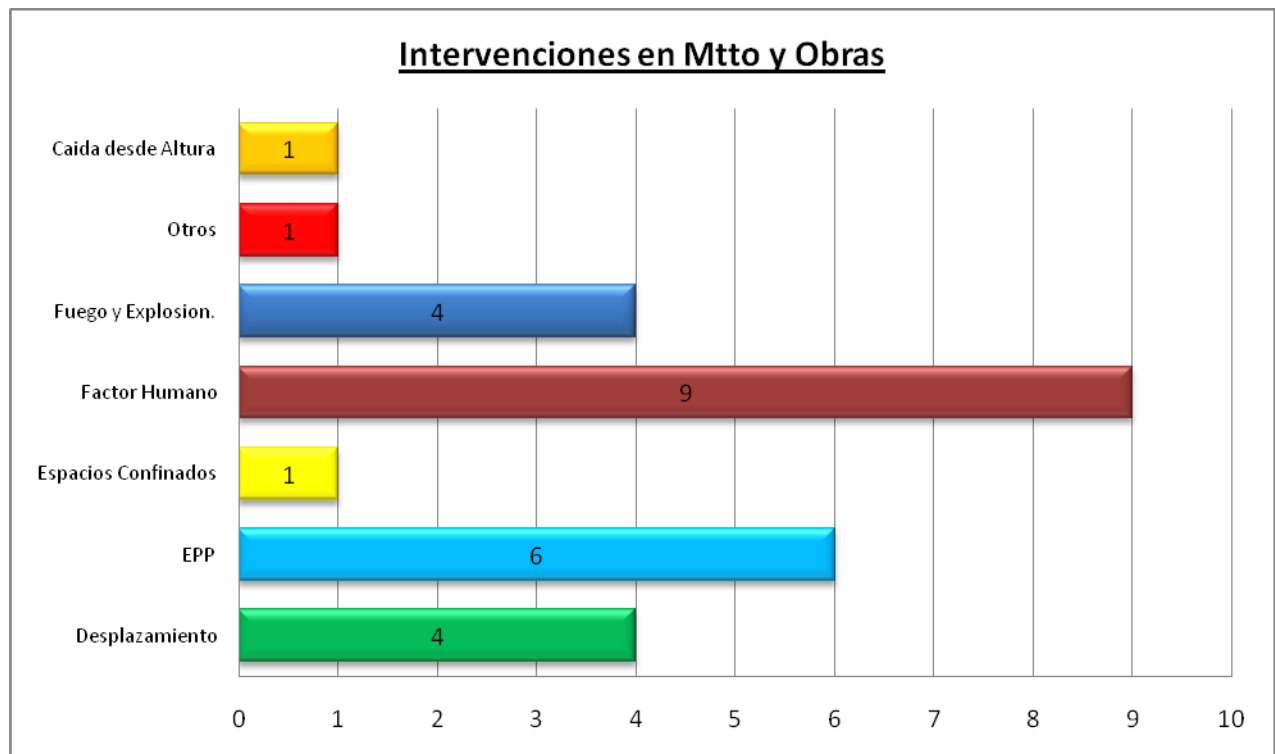
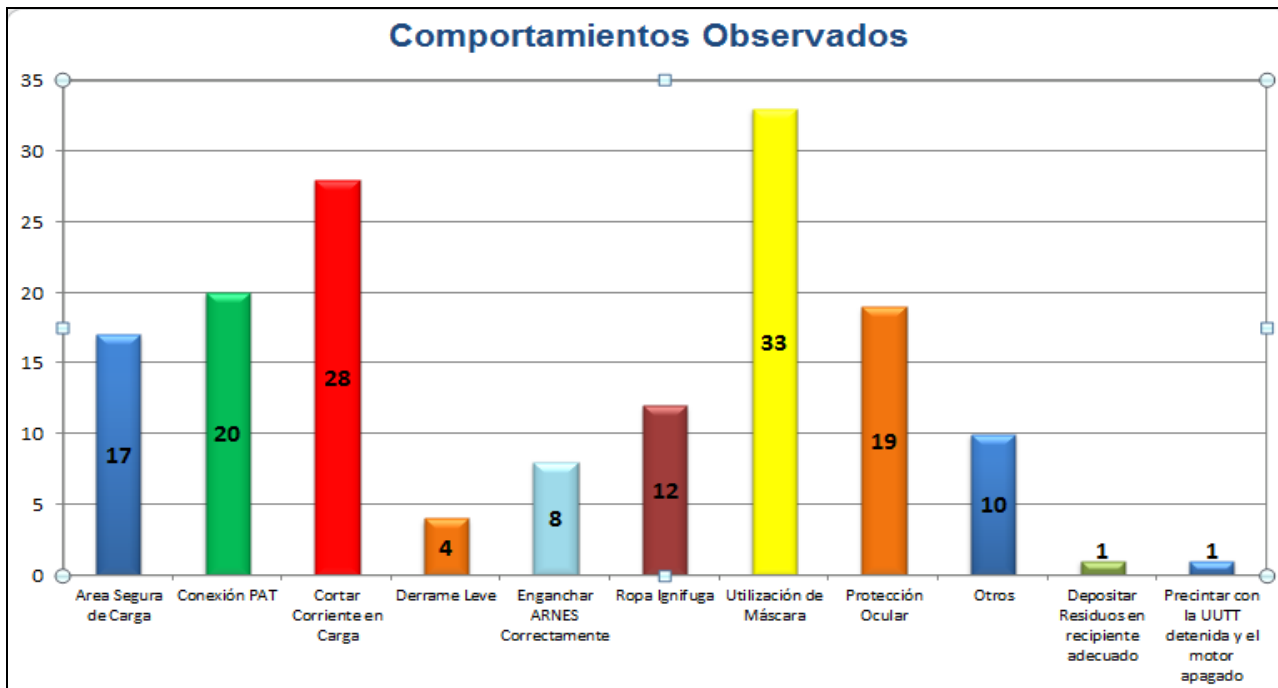


Comportamientos Críticos:

De la misma base de datos, se consensó discriminar cuales eran los comportamientos críticos que más se reiteraban, con la finalidad de hacer hincapié en las próximas intervenciones. Este indicador fue fundamental para entender que dentro de nuestra instalación se deban situaciones de alto potencial, como ser Cargar Sin Cortar La Corriente o circular arriba de Tanque sin conectar arnés. El potencial de las consecuencias, demostraban que debíamos centrarnos en estos comportamientos.

Por otro lado, la mayoría de las intervenciones que se realizaban era por falta de Utilización de Mascara de parte de los conductores. Este comportamiento inseguro de no utilizar un elemento de seguridad poseía un riesgo moderado, pero sirvió para que el número de intervenciones sea muy alto y los choferes entiendan de que si por no una máscara

de seguridad se le aplicaba todo un sistema de acciones de mejora, tenga presente que un tipo de irregularidad mayor tendría mayores consecuencias de acciones correctoras.

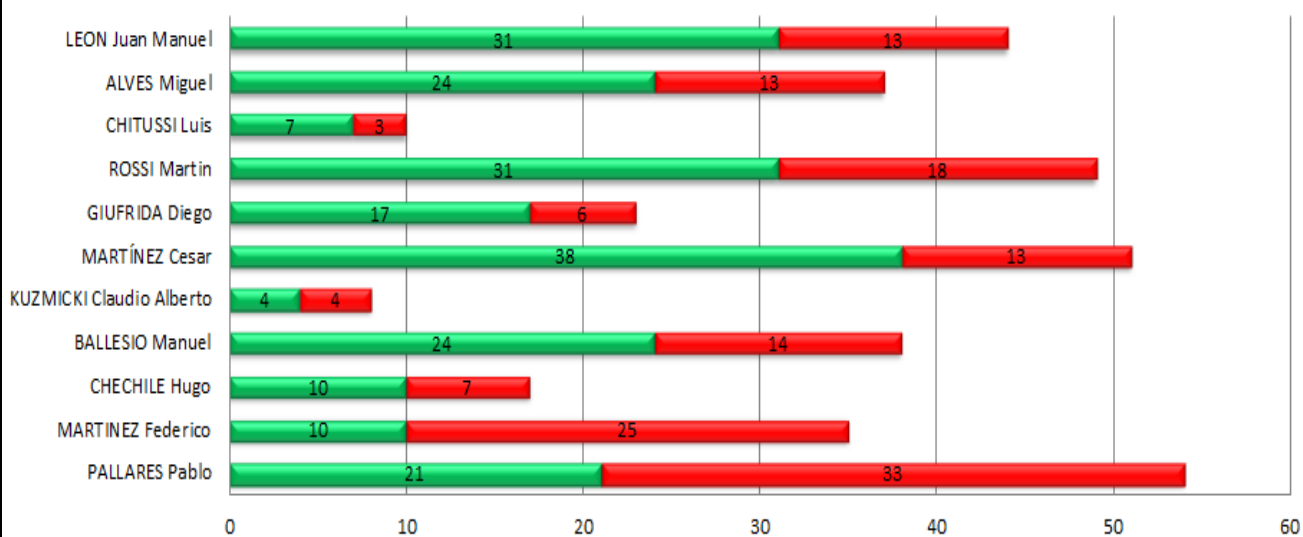


Cantidad de Intervenciones por Observador:

Este último indicador era el suministro de energía del sistema, debido a que mediante estos datos se consensuó que al final del proyecto se iban a premiar a los observadores que más intervenciones realicen. Este reconocimiento era un obsequio material que la compañía brindaba y el mismo sería entregado por el director o gerente de la unidad de negocios, con la finalidad de que se entienda que en este sistema estamos todos integrados.

Esta tabla motivo a los observadores y se consiguió una sana competencia por hacer seguridad, que llevaba al supervisor y/o Asistente a realizar más recorridas diarias. Y en cualquier horario, debido a que utilizaban las noches y fines de semana para realizar intervenciones, que es cuando baja la carga laboral operativa. Varios supervisores poseen el mayor el mayor porcentaje de intervenciones ejecutadas durante los fines de semana que era donde más llamado de atención se detectaban, ya que los conductores y operarios se distendían.

Intervenciones x Observador



	PALLARES Pablo	MARTINEZ Federico	CHECHILE Hugo	BALLESIO Manuel	KUZMICKI Claudio Alberto	MARTÍNEZ Cesar	GIUFRIDA Diego	ROSSI Martin	CHITUSSI Luis	ALVES Miguel	LEON Juan Manuel
Felicitación por CS	21	10	10	24	4	38	17	31	7	24	31
Llamado de Atención	33	25	7	14	4	13	6	18	3	13	13

Registro Fotográfico Entrega de Premios

Entrega de Premios a Conductores por Comportamientos Seguros



Premios entregados a Supervisores con mas Intervenciones



Ejemplos de Actas que son enviados a los sectores donde pertenecía la persona observada que realizaba un acto inseguro. Cabe aclarar que esta acta se genera de forma automática desde el archivo Excel mediante una macro que posee la misma:

Ejemplo Grado 1:



EMPRESA DE TRANSPORTE: ADAMO

COMUNICADO DE OBSERVACIÓN DE SEGURIDAD N° 0002/2014

15/12/14

Estimados Sres ADAMO:

Se emite la presente Acta en virtud de incumplir con el siguiente aspecto de seguridad sobre el procedimiento de carga,

Fecha	DNI	Apellido y Nombre	Dato 1	Dato 2	Empresa	Intervención	Observaciones
15/12/14	22483619	CABRAL GASTON OSCAR	BWC124	EUN860	ADAMO	Llamado de Atención	FALTA DE SEMI MASCARA

Teniendo en cuenta la política de seguridad de YPF SA, que es la misma que pretende para sus contratistas, solicitamos hacer llegar la presente acta al conductor en cuestión para que sea firmada y devuelta como conformidad de que el comunicado llego a la persona observada. Por otro lado es sumamente importante la difusión de este suceso entre los demás choferes de vuestra flota. Por favor enviar el correspondiente registro de la capacitación.

Sin más que agregar lo saluda muy atte.

Federico Martinez
Logística Operativa Química
Complejo Industrial Ensenada



Enviar Copia Conformada

Ejemplo Grado 2:



EMPRESA DE TRANSPORTE: EL CHARABON

COMUNICADO DE OBSERVACIÓN DE SEGURIDAD N° 0003/2014

11/12/14

Estimados Sres EL CHARABON:

Se emite la presente Acta en virtud de incumplir con el siguiente aspecto de seguridad sobre el procedimiento de carga,

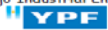
Fecha	DNI	Apellido y Nombre	Dato 1	Dato 2	Empresa	Intervención	Observaciones
11/12/14	14208037	GALETTO OSCAR	LNO706	CEL490	EL CHARABON	Llamado de Atención	Cargando sin cortar la corriente

Teniendo en cuenta la política de seguridad de YPF SA, que es la misma que pretende para sus contratistas, solicitamos hacer llegar la presente acta al conductor en cuestión para que sea firmada y devuelta como conformidad de que el comunicado llego a la persona observada. Por otro lado es sumamente importante la difusión de este suceso entre los demás choferes de vuestra flota. Por favor enviar el correspondiente registro de la capacitación.

Además, cabe aclarar que debido al potencial de la observación detectada, el conductor deberá presentarse en su próxima carga en la Oficina de la Jefatura de Logística Operativa para llevar a cabo una reunión descargo con la Jefatura de la planta.

Sin más que agregar lo saluda muy atte.

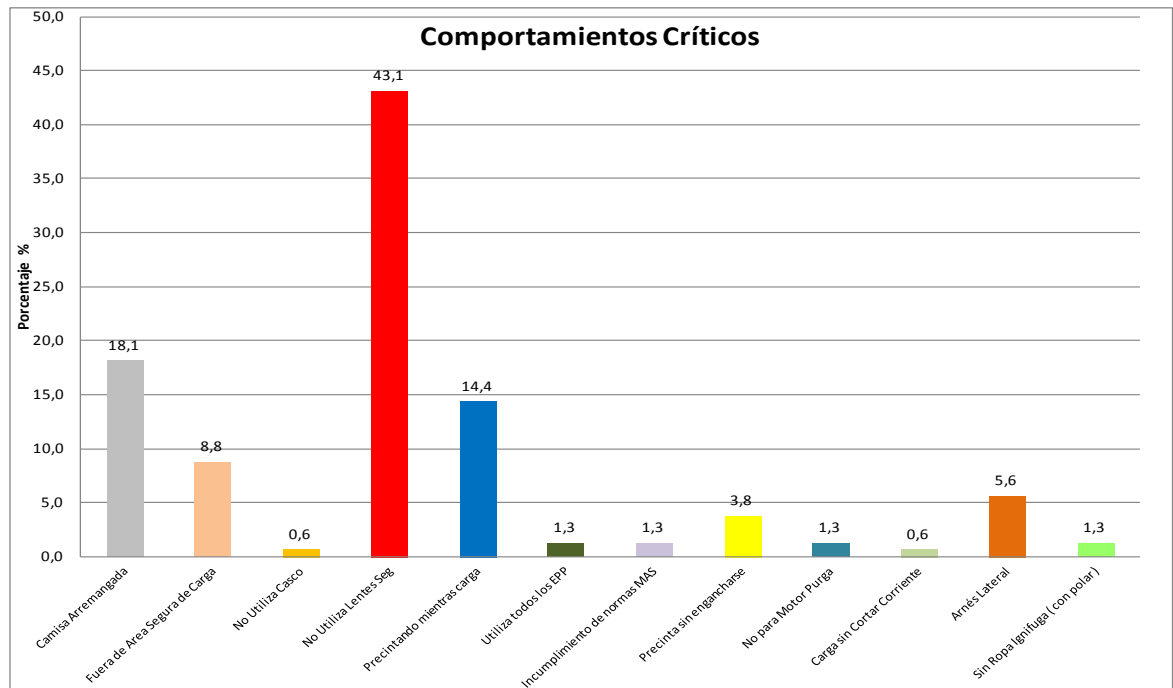
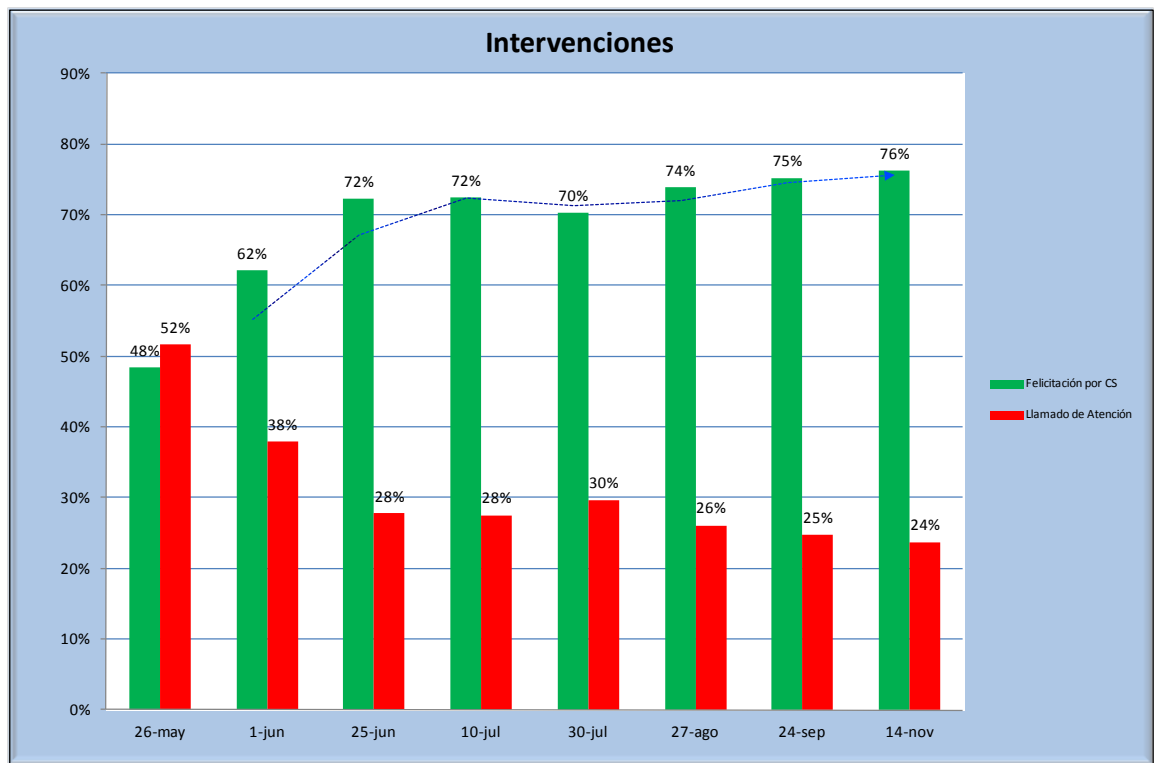
Federico Martinez
Logística Operativa Química
Complejo Industrial Ensenada



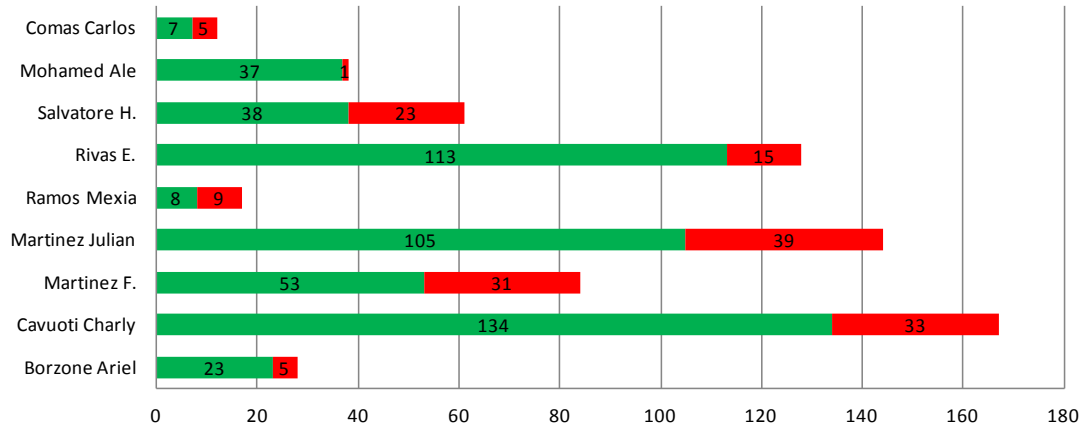
Enviar Copia Conformada

Cabe mencionar que previa implementación en el sector Logística Operativa Química, este sistema de Seguridad también fue implementado en Terminal de Despacho La Plata – YPF SA, pero solamente dedicado a mejorar la seguridad de los cargaderos. Recién en la implementación en Química, se pudo ampliar el alcance a Obras (ver anexo).

Indicadores del Programa de Intervenciones Integradas de Seguridad en Terminal La Plata – YPF S.A. Sistema Aplicado de 2010 a 2012.



Intervenciones x Observador



	Borzone Ariel	Cavuoti Charly	Martinez F.	Martinez Julian	Ramos Mexia	Rivas E.	Salvatore H.	Mohamed Ale	Comas Carlos
Felicitación por CS	23	134	53	105	8	113	38	37	7
Llamado de Atención	5	33	31	39	9	15	23	1	5

INGENIERO INDUSTRIAL



Federico Martin Martínez

Calle 143 Nro 524
1900 – La Plata – Buenos Aires

Tel: 0221-479-3600
Cel: 0221-15-649-9005
E-mail: federico.martinez@ypf.com

12 años de
Experiencia

Datos Personales

Edad: 35 años
Estado Civil: Casado
DNI: 27.591.633

Cualidades

Liderazgo
Manejo de Personal
Orientac a resultados
Proactiv en seguridad

Mis aspiraciones son las de obtener desarrollo profesional dentro de una empresa líder en el mercado, con el fin de aplicar mis conocimientos en los diferentes puesto que me designen.

Formación académica

- 1998-2003** **Ing. Industrial con Orientación en Adm. de Empresas**
Universidad Tecnológica Nacional de Córdoba
Promedio: 7 (siete)
- 2007-2008** **Postgrado Integrated Logistic Managment**
Universidad del Salvador
Titulo de la Universidad de Georgetown (EEUU)
- 20014-2015** **Postgrado Higiene y Seguridad en el Trabajo**
Universidad de Morón
Título Habilitante Nacional - Categoría B (CONEAU)

Idiomas

Inglés: Nivel avanzado

Otros datos

Disponibilidad para traslados

Informática

Office. Nivel avanzado
AutoCAD. Nivel Avanzado
Corel Draw. Nivel avanzado
Photoshop. Nivel Avanzado
Sony Vega. Nivel avanzado
WinAVI. Nivel avanzado

Referencias

Gustavo Nervo: Gerente de Seguridad Refinería La Plata
Tel: 0221-15-649-8510 Mail: gustavo.nervo@ypf.com

Daniel Prieto: Gerente de Abastecimiento Refinería La Plata
Tel: 0221-15-649-8609 Mail: daniel.a.prieto@ypf.com

Federico Martin Martínez – ING. INDUSTRIAL

12 años de
experiencia

Experiencia profesional

- 2003-2004 YPF S.A.**
Cargo: Pasante (Terminal Monte Cristo - Córdoba)
Función: Introducción a la organización y desarrollo de conocimientos del sector.
- 2004 YPF S.A.**
Cargo: Control Zona de Distribución (Terminal Monte Cristo)
Función: Encargado de inspección y supervisión de las empresas transportistas terciarizadas por YPF.
- 2004-2005 YPF S.A.**
Cargo: Programador de Despachos (Terminal Monte Cristo)
Función: Responsable de la logística a estaciones de Servicio de YPF de Santiago del Estero, Salta, Tucumán, Catamarca, Jujuy.
- 2005-2008 YPF S.A.**
Cargo: Control de Zona y Distribución (Terminal La Plata)
Función: Encargado de inspección y supervisión de las empresas transportistas terciarizadas por YPF y control de facturación de despachos. Gestión de reclamos.
- 2009-2011. YPF S.A.**
Cargo: Jefe de Operaciones (Terminal La Plata)
Función: Responsable de planta y de los procesos de almacenamiento, despacho y facturación de hidrocarburos. Mantenimiento de las instalaciones y seguimiento de obras. Personal a cargo.
- 2012-2016 YPF S.A.**
Cargo: Jefe de Logística Operativa (Petroquímica La Plata)
Función: Responsable de Instalación con 104 recipientes a cargo y 3 cargaderos (Tanques de Almacenamiento y Esferas). Coordinación de operaciones de despacho por camiones, Buques e Interplantas. Mantenimiento de las instalaciones y seguimiento de obras. Personal a cargo.

Reconocimientos y premios (Abril 2012)

Premio al Mejor Trabajo Técnico sobre Prevención de Riesgos de Accidentes", en el marco del XVº CONGRESO ARGENTINO DE SEGURIDAD, SALUD OCUPACIONAL, RECURSOS HUMANOS, MEDIO AMBIENTE Y COMUNIDAD.