



**INSTITUTO ARGENTINO
DEL PETROLEO Y DEL GAS**

PRÁCTICA RECOMENDADA

PRIAPG-SC-25-2021-00

**Movilidad Segura en Transporte de
Personal Terrestre para Operaciones
Hidrocarburíferas**

1 INTRODUCCIÓN

El objetivo de estas Prácticas Recomendadas es proponer una herramienta que sirva de guía a las compañías operadoras en la evaluación y mitigación de riesgos asociados a sismicidad inducida en operaciones relacionadas a la exploración y desarrollo de hidrocarburos.

Este documento integra la experiencia y el conocimiento de referentes técnicos de compañías petroleras en diferentes yacimientos de la República Argentina, así como especialistas en sismicidad inducida de compañías internacionales con experiencia en Estados Unidos, Canadá y otras partes del mundo.

El mismo pretende cubrir de forma genérica aquellos tópicos considerados de mayor relevancia en la temática. Las prácticas recomendadas son generales y cada operador podrá adaptarlas a su situación de trabajo específico.

Estas prácticas reflejan el estado del conocimiento sobre este tema aplicado a los hidrocarburos, que requiere de áreas de investigación activas para mejorar su entendimiento. Este conocimiento se encuentra en permanente crecimiento, por lo cual las posibles recomendaciones evolucionan continuamente. En consecuencia, el presente documento busca ser el punto de partida para futuros Manuales de Prácticas Recomendadas con mayor desarrollo, en la medida que la experiencia y la adquisición de datos en la República Argentina se incremente y así lo permita.

Las sugerencias bibliográficas incluidas al final del documento son recopilaciones generales, existe abundante material sobre la temática no incluida en la lista.

2 OBJETO

- a) Acordar criterios de seguridad para establecer requisitos en la contratación de servicios de transporte de personal.
- b) Proveer una guía para el manejo del riesgo asociado a la movilidad segura en transporte de personal. La misma es lo suficientemente genérica como para adaptarse a diferentes compañías de la industria del Petróleo y Gas, incluyendo operadoras, compañías contratistas y subcontratistas.

3 AMBITO DE APLICACIÓN

- a) Para ser utilizado en todas las actividades hidrocarburíferas relacionadas con la exploración, producción, transporte y refinación.
- b) Aplicable para el servicio de transporte de personal terrestre.

4 DOCUMENTOS DE REFERENCIA

- a) Leyes Nacionales de Tránsito N°24.449, N°26.363 y N°27.425, y toda norma que reglamente o modifique sus estructuras.
- b) Ley N° 27287 (Boletín Oficial: 20/10/2016) - SINAGIR - Sistema Nacional para la Gestión Integral del Riesgo y la Protección Civil / PNRRD - Plan Nacional de Reducción del Riesgo de Desastre.
- c) Reporte IOGP 365/2016 Land transportation safety recommended practice.
- d) Global Status Report on Road Safety 2015. World Health Organization.
- e) Norma IRAM 3810 Seguridad Vial. Buenas prácticas para el transporte automotor de pasajeros.
- f) Procedimientos y estándares de empresas de O&G.
- g) Legislaciones provinciales y municipales aplicables.

5 ENFOQUE

- a) Gestión basada en riesgo
 - i) La implementación de un sistema de gestión con foco en los mecanismos de control del riesgo asociado al transporte vehicular procura la reducción de la cantidad y severidad de incidentes vehiculares.
 - ii) La gestión basada en el riesgo debe tener en cuenta el perfil de riesgo de la región en la cual las actividades de transporte se desarrollan. El análisis de perfil debe incluir como mínimo indicadores de incidentes y fatalidades de rutas y caminos, calidad de infraestructura de caminos, estándar y tipo de vehículos, nivel de cumplimiento de leyes de tránsito, entre otras características.
- b) Mejora continua
 - i) La implementación de la presente práctica recomendada es solo un punto de partida para las compañías que deseen mejorar su desempeño en el sistema de seguridad vial. La identificación de vulnerabilidades en la implementación y la investigación de incidentes vehiculares mostrarán la necesidad de reforzar prácticas con el fin de eliminar los incidentes de tránsito.
 - ii) Algunas herramientas que pueden aplicarse para la mejora son:
 - (1) Campañas de concientización.
 - (2) Auditorías del sistema de gestión vehicular.
 - (3) Entrenamiento y coaching para conductores.

6 IMPLEMENTACIÓN

a) GENERALIDADES

i) Todas las políticas relevadas tienen como premisa de base el cumplimiento de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N°24.449, N°26.363 y N°27.425 y la Ley N° 27.287 del SINAGIR y las correspondientes disposiciones provinciales y municipales, tanto para lo concerniente a los conductores como a los vehículos. A partir de este punto, se agregan los ítems que se mencionan a continuación.

ii) Todas las políticas incluyen a los contratistas en sus ámbitos de aplicación.

iii) Las herramientas desarrolladas a continuación se relacionan con:

(1) Recomendaciones sobre la gestión de seguridad

(2) Recomendaciones sobre el contexto vial

(3) Recomendaciones sobre el conductor

(4) Recomendaciones sobre los vehículos

(5) Preparación y respuesta ante la emergencia

b) RECOMENDACIONES SOBRE LA GESTIÓN DE SEGURIDAD VIAL

i) El contratista de Transporte de personal (en adelante “Contratista”) deberá presentar su plan de movilidad, que deberá cumplir con los requisitos de IRAM 3810 “Seguridad Vial. Buenas prácticas para el transporte automotor de pasajeros”. Deberá incluir identificación de peligros viales, evaluación de riesgos viales, gestión de barreras, investigación de incidentes y de siniestros de acuerdo a un modelo sistémico.

ii) La flota deberá contar con sistema de telemática que permita relevar información para construir indicadores viales. Deberá presentar su análisis de movilizaciones (excesos de velocidad, kilómetros y horas de exposición, zonas de ingreso y egreso de pasajeros, entre otras variables asociadas) y deberá contar con una identificación electrónica personal e intransferible para todos los conductores habilitados, de manera de identificar y registrar sus desplazamientos vía tecnología de monitoreo satelital.

En este contexto, el contratista y el contratante realizarán un análisis conjunto que definirá los factores de riesgo y los umbrales de corte correspondientes.

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

c) RECOMENDACIONES SOBRE EL CONTEXTO VIAL

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

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

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

Nota:

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

iii) Gerenciamiento de viaje

(1) El gerenciamiento de viaje es una herramienta que permite realizar un análisis de riesgo previo a la realización del viaje. Como condición general, el contratista debe evaluar si es realmente posible su realización en forma segura, mediante las herramientas de gestión de viaje (Ver Anexo II). En caso de no serlo, acordará con la empresa contratante los pasos a seguir. El análisis debe tener en cuenta la distancia a recorrer, el tipo de camino, las condiciones climáticas, horas de trabajo y de descanso, como mínimo. Enfoca especialmente en los riesgos significativos para la conducción tales como manejo nocturno, condiciones climáticas adversas, recorridos prolongados, conflictos sociales, entre otros criterios. Para recorridos de más de 5 hs de viaje nocturno, se recomienda la política de doble conductor.

(2) Las empresas de transporte deberán asegurar el apropiado descanso de los conductores. Para aquellos que inicien la jornada laboral en horario nocturno, y que realicen el servicio de conducción desde los centros habitacionales a los yacimientos y su posterior regreso, se deberá asegurar el descanso de calidad entre el viaje de ida y el de regreso. Este descanso de calidad no puede efectuarse en el interior del vehículo de transporte, sino en una habitación alejada de ruidos molestos y con temperatura apropiada para el descanso.

(3) Recomendaciones IOGP sobre fatiga y conducción PARA LAS COMPAÑÍAS

(a) Reducir el riesgo

(i) Elaborar un Plan de Gestión de Fatiga.

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

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

(b) Gestionar una reducción del riesgo de fatiga

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(4) Recomendaciones IOGP sobre fatiga y conducción PARA EL CONDUCTOR

(a) Descansar

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

(b) Auto-Evaluarse

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

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

iii) Caminos e infraestructura

(1) Las compañías deben analizar qué rutas y caminos poseen características significativas de riesgo, elaborando mapas de riesgo de caminos para alertar a sus conductores y recomendar medidas de control específicas.

(2) Dicho análisis debe contemplar cambios por condiciones climáticas, estado de caminos, banquinas, vegetación aledaña, nivel de tránsito, posible presencia de animales, presencia de peatones y ciclistas, entre otros factores.

(3) Estos mapas de riesgo deberán actualizarse periódicamente y formarán parte del material a ser utilizado para comunicación, consulta y entrenamiento permanente de los conductores y como parte del proceso de gerenciamiento de viajes y mejora continua.

d) RECOMENDACIONES SOBRE EL CONDUCTOR

i) El conductor es responsable por su seguridad, la de los pasajeros que transporta, del vehículo que conduce y de los objetos transportados.

ii) Habilitación de conductores:

(1) Las buenas prácticas de mercado vigentes recomiendan contar con apto psicofísico y psicométrico vigente, haciendo foco en aquellos estudios que sean directamente relevantes para la tarea, como por ejemplo la higiene del sueño. En el Anexo I se puede apreciar un desglose pormenorizado de los exámenes a llevar a cabo.

(2) El conductor deberá portar las licencias habilitantes para conducción para el tipo de servicio (licencia de conductor, licencia profesional LINTI Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional según se requiera), carnet de manejo defensivo, autorización para conducir el vehículo (cédula azul, cédula verde sin vencimiento) y documento que acredite identidad.

(3) Deberá portar las licencias habilitantes para el tipo de vehículo y servicio (habilitación por la CNRT para el Transporte Interjurisdiccional según se requiera), comprobante de pago del seguro del vehículo, Revisión técnica obligatoria (VTV), cédula verde.

(4) Deberá contar con una identificación electrónica personal e intransferible, que permita identificarse en el sistema de Telemática o monitoreo satelital para su registro y seguimiento.

iii) Capacitación de conductores

(1) En la actividad hidrocarburífera se cuenta con una amplia variedad de cursos de seguridad vial. La compañía contratante establecerá el período de validez del curso de manejo defensivo, luego del cual deberá renovarse.

Además del curso anteriormente mencionado, la capacitación podrá reforzarse con algunas de las siguientes prácticas:

(a) Entrenamiento con el fabricante del vehículo.

(b) Capacitación por e-learning

(c) Teórico de manejo seguro

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

(e) Manejo defensivo y seguridad vial en transporte seguro de personas. Teórico y práctico.

(f) Cursos en simuladores.

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

(h) Capacitación en inspección pre-viaje de elementos críticos de seguridad del vehículo.

(2) Acreditación de instructores:

(a) Los cursos deberán ser dictados por entidades e instructores homologados por autoridades nacionales (Referencia Disposición N° 380 - 2012 de la ANSV y sus modificatorias).

iv) Recomendaciones generales en la conducción

(1) Nunca transportar personas ajenas a la empresa.

(2) No utilizar ningún tipo de sistema de comunicación durante la conducción. Tampoco sistema de manos libres en los celulares.

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

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

(5) Realizar el estacionamiento de las unidades marcha atrás y en los lugares asignados.

(6) La capacidad máxima de pasajeros que se puede transportar en un vehículo está dada por la cantidad de asientos que posean apoya cabezas y cinturones.

(7) Es responsabilidad del Conductor la revisión diaria de las condiciones del vehículo, especialmente de los elementos de seguridad. El contratista deberá implementar una lista ágil para esta revisión. En caso de encontrar anomalías, se dará aviso al responsable de flota para que coordine los pasos a seguir (orden de mantenimiento, paso a indisponibilidad hasta tanto se repare el desperfecto, entre otros).

(8) Antes de iniciar cada recorrido, el conductor deberá habilitar los medios para recordar la obligación del uso del cinturón de seguridad para todos los pasajeros.

(9) Los conductores deberán ser entrenados en primeros auxilios y se espera que sean capaces de actuar en caso de brindar ayuda en situación de pasajeros con problemas de salud. Es responsabilidad del conductor mantener un adecuado y completo kit de primeros auxilios en el vehículo.

(10) Se deberá realizar un manifiesto de transporte en cada viaje, con los nombres de todos los pasajeros transportados y sus números de documento.

(11) En todo momento, el conductor deberá velar por el cumplimiento de las normas de higiene y seguridad de la unidad.

e) RECOMENDACIONES SOBRE LOS VEHÍCULOS

i) Equipamiento de los vehículos

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

(2) Los vehículos de transporte de personal deben estar legalmente habilitados para el servicio, considerando la normativa vigente nacional, provincial y municipal. En el vehículo se deberán mantener los documentos originales de habilitación requeridos para el servicio de transporte.

(3) El vehículo deberá contar con la Licencia de Configuración de Modelo LCM que incluya todo lo instalado (chasis, carrocería y otros). Los asientos de los pasajeros deberán estar equipados con protector cervical (apoyacabezas) y deberán estar homologados por el fabricante. No se permite el recambio de asientos sin una certificación de homologación. Se alienta a que los vehículos de transporte de personal estén equipados con cinturones de seguridad de 3 puntos en todas sus butacas.

(4) Servicios: se realizarán todos los servicios oficiales que recomienda el fabricante.

(5) La posición del conductor deberá estar provista de asiento regulable, con cinturón de seguridad de 3 puntos inerciales y airbag frontal, como mínimo.

(6) Los vehículos de transporte de personal deberán cumplir con las siguientes leyendas e identificaciones:

(a) En los laterales exteriores (puertas) deberá estar indicado el nombre de la empresa, dirección postal y habilitación de transporte, teléfono de contacto de la empresa.

(b) En el interior, deberá estar visible en un documento el nombre de la Empresa, Nombre y DNI del conductor y su fotografía actualizada, teléfono de contacto y dirección de la empresa.

(7) Los vehículos tipo minibús u ómnibus deberán tener claramente señalizadas las salidas de emergencia en ambos laterales y en el espacio superior (techo). Las salidas de emergencia ubicadas en los ventanales deberán estar equipadas con martillo rompe cristal.

(8) En el caso de los vehículos que cuenten con ruedas duales, se deberá asegurar que ambas ruedas sean de la misma marca y dimensiones.

(9) Los vehículos deberán tener instalados los indicadores de torque en sus ruedas.

(10) Se recomienda que los vehículos cuenten con equipamiento ADAS (Advanced Driver Assistance Systems, por sus siglas en inglés) de asistencia al conductor para prevenir colisiones, que incluya alertas de colisiones frontales, salidas no intencionadas del carril, aproximaciones peligrosas al vehículo delantero y proximidad de peatones y ciclistas.

(11) La limpieza del vehículo y el confort de los pasajeros debe estar garantizada siempre. La calefacción y aire acondicionado debe funcionar perfectamente, como así también los cerramientos de ventanas para evitar el ingreso de polvo.

(12) Los bolsos y demás adminículos de los pasajeros no deben ir sueltos, sino ubicados en un lugar independiente de la butaca del pasajero, donde no representen un riesgo de caída ni se ensucien. Para el caso del espacio guarda objetos sobre las butacas de los pasajeros, se recomienda que tengan instalada una red de contención para evitar la caída de los objetos allí guardados.

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

(a) Transmisión automática, sistema de frenos auxiliares de motor y del tipo retarder, frenos de servicio con EBS, ABS, ESP, suspensión neumática, asistencia de arranque en pendiente, sistema de iluminación del tipo led o superior.

(b) Sistema de monitoreo para identificación de pasaje y feedback interno en cabina (en determinados casos, integrado ADAS).

(c) Sin baños ni dispositivo proveedor de infusiones.

(d) Con sistema de vídeo interno para mensaje de seguridad.

(e) Estructura de protección en caso de vuelco de acuerdo con la LCM, sistema de comunicación.

(f) Cristales sin polarizar.

ii) Criterios de antigüedad del vehículo para definir su renovación:

(1) En función de la evaluación de los riesgos viales que asume en la conducción, cada empresa deberá establecer un criterio de renovación que dependerá de los kilómetros acumulados, la antigüedad de la unidad y la gestión de mantenimiento que realice sobre la flota.

e) PREPARACIÓN Y RESPUESTA ANTE LA EMERGENCIA

(1) El contratista deberá presentar su plan de respuesta a las emergencias, que contendrá las acciones de respuesta para las situaciones definidas en la evaluación de riesgos y sus consecuencias (vuelco, colisión, incendio y asistencia por fallas mecánicas, asistencia de heridos, contingencias climáticas, contingencias sociales, entre otros) Asimismo deberá establecer un cronograma prácticas y simulacros periódicos. Se sugiere entrenamiento en método P.A.S. (Proteger, Avisar, Socorrer).

(2) El vehículo deberá tener claramente visible, tanto en el interior como en el exterior, un número de teléfono para llamar en caso de emergencia.

(3) En caso de participar de una emergencia, el conductor (o un observador en caso de imposibilidad del conductor) debe:

(a) Proteger: señalizar la zona.

(b) Avisar: activar el rol de llamados convenido en la compañía

(i) Autoridades competentes, locales y jurisdiccionales, que brinden asistencia primaria en el accidente.

(ii) Línea de la compañía.

(c) Socorrer:

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

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

(iii) Ejecutar las acciones de socorro establecidas en el plan de respuesta.

(d) Hacer el reporte en la compañía.

ANEXO I: Exámenes médicos

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

- (1) Examen clínico con evaluación visual.
- (2) Electrocardiograma.
- (3) Ergometría, para personas sometidas a esfuerzo y mayores de 45 años.
- (4) Laboratorio:
 - (a) Hemograma: Eritrosedimentación, Glucemia, Uremia
 - (b) Hepatograma: TGO, TGP, F.A.L, Bilirrubina, Colesterol LDL, HDL, colesterol total.
- (5) Triglicéridos.
- (6) Orina completa.
- (7) RX tórax frente.
- (8) RX columna lumbosacra frente y perfil, cada 2 años.
- (9) Audiometría tonal.
- (10) Medición IMC (índice de masa corporal).
- (11) Psicotécnico cada 2 años.
- (12) Electroencefalograma: Solo en preocupacional o en cambio de tarea si no tuviera un estudio previo.
- (13) Examen clínico equilibriométrico.
- (14) Capacidad visual: campimetría, agudeza visual (detección de problemas visuales como: astigmatismo, miopía, glaucoma, problemas en el nervio óptico y en la retina, enfermedades degenerativas, entre otros), respuesta al encandilamiento de las luces de otros vehículos, la phoria horizontal y vertical y la distinción general de los colores.
- (15) Capacidad auditiva: audiometría (detección de enfermedades en el oído como: infecciones crónicas, problemas del oído interno, sordera, entre otros), orientación auditiva (la capacidad de reconocer sonidos por cada uno de los oídos).
- (16) Capacidad mental: capacidad para responder a estímulos, responder adecuadamente con el entorno, mantener el sentido de la realidad, velocidad de reacción, la orientación tempo - espacial y discernimiento para la comprensión del pensamiento lógico (este último a través de pruebas escritas).

También, se examinará la historia clínica del paciente relacionado con enfermedades mentales que podrían dificultar el ejercicio de la conducción como la neurosis, problemas de sueño, entre otros.

Examen psicométrico: Atención concentrada, toma de decisiones, reacciones múltiples, coordinación psicomotriz (destreza para ejecutar acciones precisas y rápidas utilizando la visión, la audición y los miembros superiores y/o inferiores, la coordinación de ambas manos y la coordinación entre la aceleración y el frenado de un vehículo), percepción de velocidad, impulsividad.

Anexo II: Formulario de gestión de viaje

GERENCIAMIENTO DE VIAJES

Teléfono de contacto en punto de Origen:

Teléfono de contacto en punto de Destino:

ÁREA :	YACIMIENTO	SECTOR	FECHA
--------	------------	--------	-------

CONDUCTOR	ACOMPAÑANTES
-----------	--------------

MOTIVO DEL VIAJE

VIAJE

ORIGEN	DESTINO
--------	---------

HORA ESTIMADA SALIDA	RUTA A UTILIZAR (mencionar puntos de referencia)
----------------------	--

HORA ESTIMADA LLEGADA	HORA REAL REPORTE	CONTACTO PARA REPORTE
-----------------------	-------------------	-----------------------

Si el conductor del vehículo no se reporta dentro de las 2 horas posteriores a la fijada como de reporte o llegada, el autorizante deberá dar aviso inmediato a Security.

CONTACTOS DE EMERGENCIA

TELÉFONO GUARDIA DESTINO	TELEFONO/CELULAR AUTORIZANTE
--------------------------	------------------------------

VEHICULO: DOCUMENTACION - EQUIPAMIENTO SEGURIDAD

Dominio	Licencia de conducir	Botiquin
Tarjeta verde	Llave identificación en tacógrafo	Matafuego
Póliza Seguro Automotor	Manejo defensivo	Cinturón de Seguridad
Rueda de Auxilio	Indicador de torque en ruedas	Linterna

AUTORIZACIÓN VIAJE

Nombre y Firma CONDUCTOR	Nombre y Firma AUTORIZANTE
--------------------------	----------------------------

EVALUACION DE RIESGO

A - Distancia	B - Tipo de viaje	C - Condición climática	D - Tipo de Ruta	E - Conocimiento del viaje
Menor 50 Km	1 Diurno	0 Soleado / nublado	1 Pavimentada	1 Conoce bien la ruta
De 50 km a 150 Km	2 Diurno y nocturno	5 Lluvia / barro / viento	2 Mixta pavimentada	2 La recorrió al menos 1 vez
De 150 km a 300 Km	3 Nocturno	10 Tormentas / niebla	5 No pavimentada	3 Solo estudió el camino
Mayor 300 Km	8	5 Nieve/ heladas	8 Con comisas	5 No la conoce

F - Comunicación	G - Personas por vehículo	H - Total Hs trabajadas + Tiempo conducción	Evaluación del Viaje	
Celular - radio	1 1 vehículo con 1 persona	6	A	E
Solo en parte camino	2 1 vehículo con 2 o más personas	4 Menor a 8 hs	B	F
Sin comunic, en convoy	5 2 o más vehículos con 1 persona por vehículo	2 Entre 8 y 12 hs	C	G
Sin comunicación	8 2 o más vehículos con 2 o más personas por vehículo	1 Entre 12 y 16 hs	D	H
		Mayor a 16 (no autorizado)	15	Total
				0

Verifique que el vehículo que va a utilizar tenga el check list mensual realizado

Riesgo	Puntaje	Autoriza	Nombre y Apellido
Bajo	0 a 20	Autorización automática	
Medio	21 a 30	Líder o supervisor inmediato	
Alto	mas 30	Gerente del sector al cual pertenece el conductor	

El Viaje en horario nocturno requiere la APROBACION del Gerente Producción / Desarrollo del Yacimiento

Al identificar y planear las rutas a seguir considere, dentro de lo posible:

- Evitar rutas sujetas a demoras que presionen al conductor a recuperar el tiempo perdido
- Evitar rutas comúnmente utilizadas como corredores turísticos
- Evitar rutas en reparación temporal o mal mantenidas
- Evitar congestiones de tránsito en días festivos.
- Evitar zonas escolares, hospitalarias, etc.
- Evitar horarios pico de tránsito.