

INFORME DE INSPECCIÓN

Teresa Marianela Agnes Acuña, emite informe de inspección particular, relativo a la querrela presentada por Carlos Tenorio Fuentes, abogado, hechos que se investigan en causa RUC 1910060933-1, Juzgado de Letras y Garantía de Pucón.

I.- ANTECEDENTES DEL PERITO INFORMANTE.-

Nombre y apellido : Teresa Marianela Agnes Acuña
Profesión y experiencia acreditada : Ingeniero en Prevención de Riesgos, con 19 años de experiencia como tal, en empresas de distintos rubros.
Nota: se adjunta Currículum Vitae
Dirección de contacto : Saturnino Epulef N°1329, Villarrica
Teléfono celular : 959411181
Correo electrónico : magnes.cdp@gmail.com

II.- OBJETIVOS Y ALCANCES.-

De acuerdo a lo solicitado, esta investigación pericial está orientada a examinar el sitio del suceso y poder definir, desde el punto de vista de Prevención de Riesgos, si existían elementos mínimos que permitan resguardar la integridad de las personas que circulen por el recinto.

Determinar si las condiciones definidas en el peritaje fueron incidentes o no en los hechos que llevaron a la causa del accidente del menor Alem.

El alcance de la revisión practicada incluye todo el recinto utilizado como Terminal de Buses de la Empresa Tur Bus de la ciudad de Pucón, considerando la zona interna y externa.

Reunida la documentación e información necesaria, se procedió a desarrollar el presente informe de inspección del lugar, con la evidencia válida y

suficiente que permitiera anunciar clara y objetivamente, respecto a los hechos investigados.

III.- DATOS GENERALES

Lugar del accidente : Terminal de Buses Tur Bus, calle Blanco Encalada N° 2245, Pucón.

Fecha del accidente :23 de octubre de 2019.

Consecuencias : Fallecimiento del menor Alem Bozo Sánchez

Fecha y hora de la inspección :30 de octubre de 2019; 15:30 horas.

IV.- CONSIDERACIONES TÉCNICAS O METODOLOGÍA A APLICARSE

El reconocimiento de evidencias se realizó mediante una visita al lugar de los hechos, realizando un levantamiento de las condiciones de seguridad que se evidencian en el denominado Terminal de la Empresa de Transportes Tur Bus, que se presenta como medio de prueba y que tiene como finalidad la comprobación de los efectos que hubiere dejado el hecho, mediante técnicas de recolección de datos como: toma de fotografías, reconocimiento del lugar, versiones de involucrados y la búsqueda técnica y minuciosa, de indicios, pruebas y vestigios recabadas en el lugar del accidente.

V.- DOCUMENTACIÓN EXAMINADA.-

Para la elaboración del presente informe se ha tenido a la vista la siguiente documentación,

1. Ley General de Urbanismo y Construcciones
2. Normas Municipales
3. Manual de Señalización de Tránsito
4. D.S. N° 594 sobre Condiciones Sanitarias y Ambientales Básicas en los Lugares de Trabajo; Artículo 37.
5. Código del Trabajo; Artículo 184.

VI.- INFORME PERICIAL DE INSPECCIÓN.

De la inspección realizada al lugar de los hechos, los datos obtenidos de las personas presentes durante la inspección (testigos directos e indirectos), el relato de lo ocurrido proporcionado por los padres de Alem y legislación correspondiente a lo requerido en materias de seguridad que debe tener un terminal de buses de esas características, se desprende el siguiente informe pericial.

VII. IRREGULARIDADES DETECTADAS

Distinguen las distintas irregularidades y antecedentes que las sustentan:

Un recinto de estas características, es decir, donde producto del trabajo deben transitar a diario trabajadores y público en general, debe contar con medidas de seguridad que aseguren que no habrá riesgos que afecten la salud o la integridad física de las personas.

Los puntos críticos evaluados y analizados son:

1) Reja Perimetral.

Consta de cuatro paños de estructura pesada de entre 6 y 9,5 mts. de largo por 1,67 de alto cada uno, que al ser instaladas una contigua a la otra suman un largo de casi 30 metros de cierre perimetral.

La pesada estructura metálica, de 9,50 mts de largo por 1,67 mt de alto, agente principal causante de la muerte de Alem, al igual que los otros paños, se encuentran en muy malas condiciones que evidencian la falta de mantenimiento, visiblemente deteriorada y que presenta óxido, condición que incide en la pérdida de resistencia de material. Sumado a esto, el diseño de la estructura presenta desaplomo en su forma lo que hace que pueda inclinarse hacia un lado más que el otro con una mínima fuerza, como un viento fuerte y como quedó demostrado con las pruebas in situ durante la inspección en que fue suficiente con empujar con los dedos de una mano para que se desestabilizara y, por el testimonio de un persona

vecina del lugar que indicó que en más de una oportunidad la reja cayó sola producto de fuertes vientos.

Las estructuras metálicas que se utilizan como reja perimetral, no cuentan con soportes en sus extremidades superiores, y los topes en los pilares en cada extremo que debieran sostener las rejas firmemente por su parte superior para impedir su caída, no están o solo se encontró uno, debiendo haber dos por cada pilar (la reja debe pasar por en medio de ambos topes). La reja solo se sustenta entonces sobre dos rieles en su base los que están para mantener la postura y guiar su movimiento, pero no para sostener o evitar su caída. También se observa, que las ruedas que deben estar ubicadas en las bases de las rejas y que permiten el desplazamiento de estas sobre los rieles, no están todas, haciendo que para desplazarlas se deba usar una fuerza desmedida y poniendo en riesgo la integridad física de quien lo hace siendo además otro factor que incide en su inestabilidad.

Finalmente, se puede observar que en la parte de en medio de la línea perimetral donde se colocan las rejas y contiguo a cada riel, hay vestigios de dos pilares que aparentemente estaban para apoyar el sustento de las rejas, observándose que estos fueron cortados en su base, probablemente para no obstaculizar las maniobras de los buses en su entrada y salida del recinto, por lo demás, bastante pequeño para estas maniobras.

Una reja artesanal de estas características y en un espacio de uso público solo debe ser autorizada en su uso, previo estudio de un ingeniero especialista que certifique que no habrá riesgos a las personas y debe estar incluida en un plan de mantención por parte de la empresa que utiliza el recinto en cuestión, con inspecciones periódicas que permitan detectar anomalías que incluya un plan de trabajo para su pronta mejora y eliminación de riesgos que se presenten.

2) Señales de seguridad del recinto.

Si bien no existe una normativa legal en cuanto a requisitos de seguridad que indiquen un listado específico de señales de seguridad, en mi calidad de Experto en Prevención de Riesgos puedo determinar lo siguiente:

El recinto, tanto en sus zonas internas como externas con influencia, cuenta con absolutamente ninguna señal de advertencia o recomendaciones que indique a los usuarios la forma correcta y segura de transitar por ellas, con el fin de evitar riesgos.

Las señales de seguridad recomendadas a un recinto de estas características deben ser:

Señales Reglamentarias que tienen por finalidad notificar a los usuarios de las vías las prioridades en el uso de las mismas, así como las prohibiciones, restricciones, obligaciones y autorizaciones existentes.

Señales de Advertencias de Peligros cuyo propósito es advertir a los usuarios la existencia y naturaleza de riesgos y/o situaciones imprevistas presentes en el recinto o en sus zonas adyacentes, ya sea en forma permanente o temporal. Estas señales suelen denominarse también Señales Preventivas.

Señales Informativas que tienen como propósito guiar a los usuarios y entregarles la información necesaria para que puedan transitar de la forma más segura, simple y directa posible.

Señales de seguridad recomendadas:

- ✓ Signos Pare: que reglamente la salida de recinto
- ✓ No entrar: dirigido a peatones que quisieran ingresar a la loza del terminal, debido a que existe movimiento de buses o vehículos de carga.
- ✓ Prohibición de tránsito peatonal por la loza del terminal: dirigido a los peatones debido a que existe movimiento de buses o vehículos de carga.
- ✓ Límites de velocidad, ejemplo máx 10k/h: dirigido a vehículos que circulen dentro del recinto.

- ✓ Solo ingreso de peatones: Tiene como objetivo informar las vías de uso peatonal.
- ✓ Demarcación peatonal: líneas a nivel de suelo que delimitan el tránsito peatonal.
- ✓ Vías de evacuación: dirigido a las personas en caso de emergencias.
- ✓ Uso exclusivo discapacitados
- ✓ Acceso restringido: limitación a personal autorizado.
- ✓ Señor pasajero transite solo por los andenes.
- ✓ Señales con fines recordatorios hacia el apoyo que deben tener los conductores de buses, tales como:” Estimado conductor NO inicie retroceso sin el apoyo de su asistente”.
- ✓ Zonas de Seguridad: lugar destinado como punto de reunión en caso de emergencia
- ✓ Extintores con sus señaléticas de ubicación y uso, en zona externa al edificio.
- ✓ Advertencia de entrada y salida de vehículos.

Cabe señalar que, en la ocasión de la visita, no se pudo entrevistar a personal de la empresa Tur Bus, cuya finalidad era poder obtener información respecto a la modalidad de uso y manejo de la reja perimetral y cual es la modalidad de control durante el movimiento de buses y vehículos de carga pesada, en su ingreso y salida del recinto.

VIII.- ANÁLISIS DE NORMATIVA

Se incluye en este punto, un extracto de la normativa específica que regula los lugares de trabajo, sobre los cuales se basa este informe y sus recomendaciones respecto a la seguridad y salud ocupacional de las personas que laboran en el Terminal de Buses. La misma rigurosidad, o aún mayor, con que debe cumplirse la reglamentación que asegure un lugar de trabajo sin

riesgos, se tiene que aplicar también a toda persona que ingrese a este recinto o transite en la zona de influencia.

Sin desmerecer los requisitos que sean exigidos por los distintos entes como la Ley General de Urbanismo y Construcciones y la Ordenanza Municipal, dentro de las medidas de mitigación, paso a indicar lo que la Dirección del Trabajo instruye al respecto:

“Según la normativa vigente debe suprimirse en los lugares de trabajo cualquier factor de peligro que pueda afectar la salud o integridad física de los trabajadores. Además, el empleador estará obligado a tomar todas las medidas necesarias para proteger eficazmente la vida y salud de los trabajadores, manteniendo las condiciones adecuadas de higiene y seguridad en las faenas, como también los implementos necesarios para prevenir accidentes y enfermedades profesionales. De esta forma la ley ha hecho recaer en el empleador la responsabilidad de evitar la ocurrencia de accidentes del trabajo debiendo tomar todas las medidas necesarias para ello.

El artículo 37 del Decreto Supremo N° 594, de 2000, del Ministerio de Salud, que aprobó el Reglamento sobre Condiciones Sanitarias y Ambientales Básicas en los Lugares de Trabajo, establece que debe suprimirse en los lugares de trabajo cualquier factor de peligro que pueda afectar la salud o integridad física de los trabajadores.

Por su parte, el artículo 184 del Código del Trabajo, preceptúa que el empleador estará obligado a tomar todas las medidas necesarias para proteger eficazmente la vida y salud de los trabajadores, manteniendo las condiciones adecuadas de higiene y seguridad en las faenas, como también los implementos necesarios para prevenir accidentes y enfermedades profesionales.

De esta forma la ley ha hecho recaer en el empleador la responsabilidad de evitar la ocurrencia de accidentes en el trabajo debiendo tomar todas las medidas necesarias para ello. Es así como debe preocuparse, por ejemplo, que se encuentren debidamente protegidas todas las partes móviles, transmisiones y punto de operación de maquinarias y equipos, que las instalaciones eléctricas

del lugar de trabajo se encuentren en buen estado, que exista la señalización necesaria en las zonas de peligro, etc.”

VII.- CONCLUSIONES.

Debo hacer hincapié que he incluido en este informe, la normativa vigente respecto a lo que en estas se instruye para proteger la salud e integridad física de los trabajadores, toda vez que esta es muy explícita en sus requerimientos y responsabilidades siendo clara en las acciones que se deben aplicar para este efecto.

Dicho lo anterior, como conclusión de este informe, se puede inferir que, claramente el lugar destinado como Terminal de Buses de la Empresa Tur Bus cuenta con nulas medidas de mitigación que permitan la circulación de personas, dentro y en el entorno inmediato, con seguridad y ausencia de peligros.

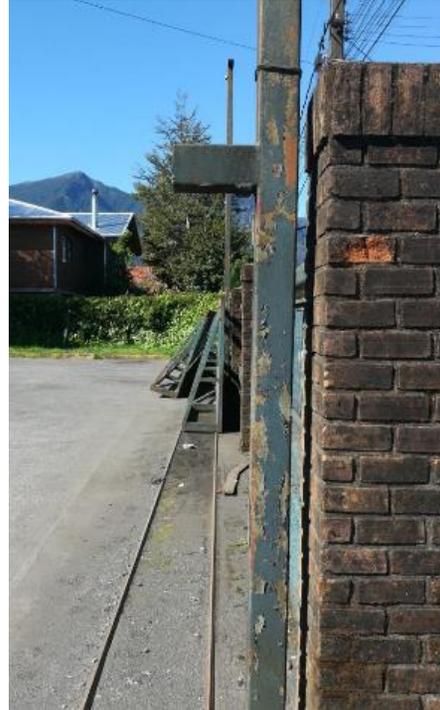
Analizados los factores causales (hechos) del accidente, es posible indicar que existen condiciones de riesgo que no han sido controladas. Estas condiciones de riesgo, pudieron ser parte crucial en la determinación de las causas que llevaron al lamentable accidente con consecuencias de fallecimiento del menor Alem, toda vez que, si estas hubiesen sido controladas unas y eliminadas otras, el hecho nunca hubiese ocurrido.

Lo anterior se sostiene en el no cumplimiento de los requisitos legales que aseguren un lugar de trabajo libre de peligros y que con mayor razón deben ser aplicados para personas externas a la empresa, en especial aquellos que no tienen capacidad de discernimiento para poder evaluar por si mismos el peligro y tomar una decisión en cuanto a cambiar una conducta para evitarlo, como es el caso, por ejemplo, de un niño.

Clara y tajantemente, quien esté a cargo del recinto destinado como terminal de buses, se encuentra obligado a suspender el uso de la reja perimetral en las condiciones en que se encuentra y, a su vez, es responsable de incluir señaléticas reglamentarias, preventivas e informativas para el uso seguro de las personas que ingresen al lugar.

VIII.- ANEXOS FOTOGRÁFICO

ANEXO I: Fotografías que evidencian el estado de la reja perimetral.



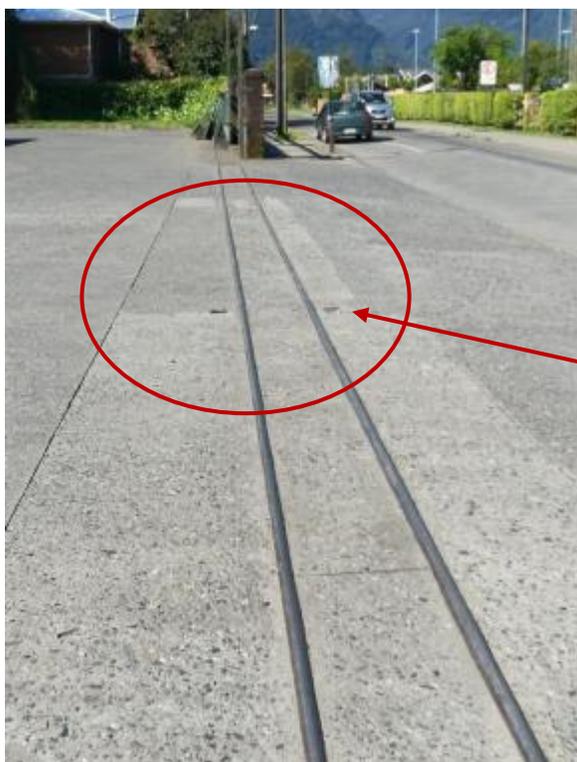
ANEXO II Fotografías que evidencian la ausencia total y parcial de topes que sustentan las rejas en su parte superior.



ANEXO III Fotografías de los ganchos que sugieren ser utilizados para enganchar una reja con otra.



ANEXO IV Fotografías que evidencian la eliminación de pilares en zona media.



ANEXO V Fotografías que evidencian la ausencia de señales de advertencia y recomendaciones tanto escritas como demarcaciones a nivel de suelo.





Unico sector con demarcación en el suelo para delimitar zona de tránsito peatonal. No obstante no hay letrero que lo indique.



ANEXO VII Ejemplos de señales de seguridad en distintos terminales de buses

