

Lima, 27 ABR. 2011

RESOLUCIÓN DE GERENCIA GENERAL
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N° 010956

Lima,

27 ABR. 2011

VISTOS:

El expediente N° 003-09-SHM/E y el Informe GFM-73-2011, sobre inicio de procedimiento administrativo sancionador contra Compañía Minera Ares S.A.C.;

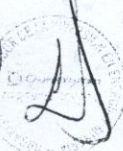
CONSIDERANDO:**1. ANTECEDENTES**

- 1.1 Compañía Minera Ares S.A.C. (en adelante, Ares), mediante fax de fecha 19 de enero de 2009, comunicó al OSINERGMIN el accidente fatal del señor Darío García Cáceres, ocurrido el día 17 de enero de 2009 a las 08:45 horas, en el By Pass Ramal Techo (Altura Tajo 704) Nivel 4465 de la Unidad Minera Arcata.
- 1.2 La Gerencia de Fiscalización Minera del OSINERGMIN designó a la empresa supervisora Minera Interandina de Consultores S.R.L. - MINEC S.R.L. (en adelante, la Supervisora) para realizar la inspección e investigación del accidente fatal. La inspección se realizó del 21 al 23 de enero de 2009.
- 1.3 Ares comunicó el cumplimiento de las recomendaciones originadas durante la investigación del accidente fatal realizada por la Supervisora, mediante Carta de fecha 2 de febrero de 2009 (registro de ingreso N° 1123978 de fecha 3 de febrero de 2009).
- 1.4 La Supervisora presentó a la Gerencia de Fiscalización Minera del OSINERGMIN el informe de investigación del accidente, mediante Carta N° 006-2009/MINEC de fecha 3 de febrero de 2009 (registro de ingreso N° 1124266 de la misma fecha).
- 1.5 La Gerencia de Fiscalización Minera del OSINERGMIN comunicó a Ares el inicio del procedimiento administrativo sancionador, mediante Oficio N° 534-2009-OS-GFM de fecha 6 de abril de 2009, notificado con fecha 13 de abril de 2009, con el cual se adjuntó copia del informe de la Supervisora.
- 1.6 Ares presentó sus descargos al inicio del procedimiento administrativo sancionador, mediante Carta de fecha 27 de abril de 2009 (registro de ingreso N° 1164568 de la misma fecha).

2. ARGUMENTOS DE COMPAÑÍA MINERA ARES S.A.C.

- 2.1 Infracción al inciso c) del artículo 33° del Reglamento de Seguridad e Higiene Minera, aprobado por Decreto Supremo N° 046-2001-EM (en adelante, RSHM).

Ares manifiesta que se tomaron las previsiones del caso, ya que conforme se indica en el informe de la Supervisora, luego de la capacitación in situ de 5 minutos en el despacho de guardia, se recibe la orden de trabajo para que se inspeccione el



Lima, 27 ABR. 2011

RESOLUCIÓN DE GERENCIA GENERAL
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N°. 010956

Scooptram N° 16, lo que se realizó siguiendo los procedimientos de seguridad y de acuerdo al check list.

Asimismo, señala que el hecho de inspeccionar el scooptram y de dar capacitación in situ, demuestra que se tomaron las precauciones razonables para proteger a los trabajadores y asegurar el cumplimiento de los estándares de trabajo seguro, con capacitación previa a la labor, orden escrita de trabajo e inspección visual del supervisor.

De otro lado, expone que ha procedido a mejorar el Procedimiento Escrito de Trabajo Seguro "Operación de Scooptram Diesel" (PETS), de conformidad a las recomendaciones dadas a raíz de la investigación del accidente fatal.

2.2 Infracción al inciso b) del artículo 33° y artículo 34° del RSHM.

Ares expresa que no ha sido materialmente posible identificar el peligro, ya que no fue posible de prever al tratarse de un error humano del operador del Scooptram 16, al pisar el pedal de avance cuando tenía que pisar el pedal de retroceso.

Asimismo, señala que ha quedado acreditado que no existió ninguna falla mecánica en el equipo de operaciones, pues no se pegó el pedal, conforme concluye la Supervisor.

Considera que no existe infracción al artículo 34° ya que el supervisor de turno saliente informó por escrito la falta de alarma de retroceso, conforme al check list realizado, el mismo que se tuvo a la vista durante la investigación del accidente fatal.

Finalmente, manifiesta que este supuesto incumplimiento no es una causa del accidente fatal detectada de la investigación del mismo.

2.3 Infracción al inciso l) del artículo 33° e inciso a) numeral 2 del artículo 59° del RSHM.

Ares manifiesta que cumple con un programa de capacitación integral permanente en forma diaria, semanal, mensual y anual.

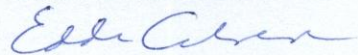
Asimismo, señala que la capacitación se dio antes del inicio de la labor y también in situ en la propia labor.

Finalmente, manifiesta que capacitó a los operarios de los scooptrams N°s 16 y 21, a pesar que contaban con experiencia previa: el señor García de 3 años y el señor Marín de 6 meses, precisando que en el Anexo 7A adjuntó las capacitaciones recibidas por el accidentado y que en Anexo D, adjunta las capacitaciones recibidas por el causante del accidente.

2.4 Infracción al inciso f) del artículo 77° y artículo 79° del RSHM.

Ares manifiesta que cuenta con estándares, procedimientos y prácticas de trabajo seguro. Asimismo, indica que ha elaborado un Manual de Seguridad para dichos



EDDA CABRERA PAJARES
OSINERGMIN

Lima, 27 ABR. 2011

RESOLUCIÓN DE GERENCIA GENERAL
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N° 010956

estándares y procedimientos; argumentando que existe duplicidad de imputaciones, ya que este supuesto se encuentra incluido dentro de lo señalado en el numeral 3.1. de la presente Resolución.

Igualmente, señala que su Procedimiento de Operación de Scooptram Diesel (SIG-PRO-MIN04-18-00), aprobado el 28 de agosto de 2008, abarca todas las etapas y actividades que permiten al usuario identificar cualquier peligro o riesgo. Precizando que dicho procedimiento lo adjuntó con el Anexo N° 7A; y sin perjuicio de ello adjunta el Procedimiento Estándar de Unidades Móviles SIG-EST-SEG-04-01-00, que regula acerca de la distancia de estacionamiento de equipos móviles.

2.5 Infracción al inciso e) del artículo 24° y artículo 123° del RSHM.

Ares manifiesta que cumplió con comunicar oportunamente a la Dirección General de Minería: el Aviso del Accidente Fatal con fecha 19 de enero de 2009 (registro de ingreso N° 1852839).

Asimismo, señala que con fecha 26 de enero de 2009 (registro de ingreso N° 1854723), presentó al Ministerio de Energía y Minas dentro del plazo de 10 días calendario el Anexo 7A con un informe detallado del suceso, tal como consta en los cargos que en Anexo B adjunta.

3. ANÁLISIS

Descripción del accidente

Aproximadamente a las 08:40 del 17 de enero de 2009, los operadores de scooptram: los señores Eloy Marín Checca y Darío García Cáceres ingresaron a la zona de parqueo ubicado en By Pass Ramal Techo (Altura Tajo 704) Nivel 4465, donde se encontraban los scooptram estacionados en fila, con una separación de un (1) metro. El señor Eloy Marín Checca, operador del scooptram N° 21 luego de hacer el "check list", se dispuso a salir en retroceso, desactivando el freno de parqueo y sorpresivamente el equipo se desplazó hacia adelante, aprisionando al señor Darío García Cáceres contra la parte posterior del scooptram N° 16, provocando lesiones de consecuencias fatales.

- 3.1** Infracción al inciso c) del artículo 33° del RSHM. Por no cumplir el Procedimiento Escrito de Trabajo Seguro "Operación de Scooptram Diesel" señalados con los numerales siguientes: Numeral 4.4 Realizar un IPER; Numeral 4.8 Realizar la prueba del levante del lampón, cuchara y marcha; Numeral 4.9 Encender circulina, advertir con el claxon si esta por dar marcha y Numeral 4.10 Salir lentamente del lugar de estacionamiento.

El artículo 33° del RSHM establece:

"Es obligación del supervisor:

(...) c) Asegurarse que los trabajadores cumplan con los estándares, procedimientos escritos y prácticas de trabajo seguro (...)"



RESOLUCIÓN DE GERENCIA GENERAL
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N°. 070956

En el informe de investigación de accidente fatal elaborado por la Supervisora se señala como causas del accidente:

A.- FALLA O FALTA EN EL PLAN DE GESTIÓN

- (...) incumplimiento de su propio procedimiento "Operación del Scooptram Diesel" (...)

C.- CAUSAS INMEDIATAS

ACTOS SUBESTÁNDARES

- El supervisor no hizo cumplir el procedimiento "Operación del Scooptram Diesel", donde se establece entre otros: Realizar el IPER, realizar la prueba del levante del lampón, cuchareo, encender la circulina para el desplazamiento, advertir con el claxon si esta por dar marcha, salir lentamente.
- El Operador de Scooptram N° 21 (...) al salir no observó hacia adelante, donde se encontraba el ex trabajador Darío García Cáceres, no efectuó el toque de claxon, antes de iniciar su desplazamiento" (fojas 12 y 13).

Por su parte, en el acta de sesión extraordinaria del Comité de Seguridad e Higiene Minera y en el informe del Superintendente de Seguridad de Ares, se indica: "(...) CAUSAS BASICAS

(...) Factores de trabajo

- (...) - Incumplimiento al procedimiento de marcha de los equipos (toques de bocina)" (fojas 26 y 30).

Lo verificado por la Supervisora se demuestra de la manifestación efectuada al señor Eloy Marín Checca, operador de scooptram N° 21 y testigo del accidente, que señala: "(...) me subí al equipo para encenderlo y que vaya calentando (...) seguí llenando mi check list (...) terminé el llenado (...) en ese entonces agarré la palanca de aceleración y aceleré, y luego la palanca de transmisión para engancharlo, prendí las luces traseras para salir de retro, en eso jalé el breke que es como un freno de emergencia (...) pero ni bien jalé el breque el equipo se desplazó hacia delante (...) " (fojas 45).

Asimismo, conforme a las manifestaciones efectuadas por el Superintendente de Seguridad y Gerente de Operaciones de Ares, así como, del mecánico e electricista mecánico de la empresa Sandvik, que señalan que el accidente pudo haberse evitado, cumpliendo con el procedimiento de tocar la bocina antes de iniciar el desplazamiento (fojas 33, 34, 40 y 43).

En vista de lo expuesto, se advierte que el día del accidente, la supervisión no cumplió con asegurarse que los trabajadores cumplan con el PETS "Operación de Scooptram Diesel", especialmente lo señalado en los numerales: 4.4 Realizar un IPER; 4.8 Realizar la prueba del levante del lampón, cuchara y marcha; 4.9 Encender circulina para el desplazamiento, advertir con el claxon si esta por dar marcha y 4.10 Salir lentamente del lugar de estacionamiento (fojas 105).

Respecto a lo argumentado por Ares, sobre la capacitación impartida, cabe señalar que el hecho materia de infracción está referido a que la supervisión no se aseguró que el operador del scooptram cumpla con el PETS "Operación de Scooptram



RESOLUCIÓN DE GERENCIA GENERAL
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N°. 010956

Diesel", por lo que el presente argumento no es materia de análisis en la presente infracción.

En cuanto a la mejora del PETS "Operación de Scooptram Diesel", conforme a las recomendaciones originadas durante la investigación del accidente fatal, cabe señalar que el incumplimiento imputado en el presente caso es no hacer cumplir el PETS "Operación de Scooptram Diesel", siendo que la modificación del mismo es materia de análisis en el punto 3.2 de la presente Resolución.

Por lo expuesto, debe mantenerse la infracción imputada.

- 3.2 Infracción al inciso b) del artículo 33° y artículo 34° del RSHM. Supervisión deficiente al no tomar las precauciones razonables para proteger a los trabajadores, identificando los peligros, evaluando y minimizando los riesgos de operación de maquinaria y no haber tomado en cuenta el reporte de check list del equipo de las guardias anteriores sobre la falta de alarma de retroceso.

Artículo 33° del RSHM

El artículo 33° del RSHM establece:

"Es obligación del supervisor:

(...) b) Tomar toda precaución razonable para proteger a los trabajadores, identificando los peligros, evaluando y minimizando los riesgos".

En el informe de investigación de accidente fatal elaborado por la Supervisora se señala como causas del accidente:

"(...) B.- CAUSAS BASICAS

1.- FACTORES PERSONALES

(...)- Aplicación deficiente del IPER en lo que concierne a evaluación de riesgos (...)

2.- FACTORES DE TRABAJO

- Supervisión y liderazgo deficiente, no se planificó los trabajos específicos para eliminar los riesgos (...)

C.- CAUSAS INMEDIATAS

CONDICION SUBESTANDAR

- El Scooptram N° 21 (...) no contaba con alarma de retroceso el cual ha sido reportado a través del Check List varios días previos al accidente.

- Inadecuado estacionamiento de los scooptrams, entre el ampón de la cuchara del scooptram N° 21 y la parte trasera del scooptram N° 16 existía un reducido espacio de 1 metro.

- El área de estacionamiento de Scooptrams (...) no tenía iluminación" (fojas 12 y 13).

Por su parte, en el acta de sesión extraordinaria del Comité de Seguridad e Higiene Minera y en el informe del Superintendente de Seguridad de Ares, se indica:

"(...) CAUSAS INMEDIATAS (...)

Actos subestándares

(...) - No se valora el nivel de riesgo existente en el área de trabajo al tener cerca de su scoop a otro compañero (...)



RESOLUCIÓN DE GERENCIA GENERAL
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N°. 010956*Condiciones subestándares*

- Falta de iluminación en ambiente de estacionamiento.
- Área congestionada" (fojas 26 y 30).

En vista de lo anterior, la Supervisora dispuso las siguientes Recomendaciones:

N° 4: "Los trabajadores operadores de Scooptram deben cumplir con los procedimientos y realizar un IPER (Identificar peligros y evaluación de riesgos) en las labores de trabajo".

N° 5: "Se debe eliminar los peligros, desarrollando y agregando a los estándares y procedimientos de trabajo seguro, lo concerniente a distancias de estacionamiento entre Scooptram" (fojas 18).

Lo verificado por la Supervisora en cuanto a la falta de IPER y riesgo de operación de maquinaria (estacionamiento entre scooptrams) se demuestra en el acta de sesión extraordinaria del Comité de Seguridad e Higiene Minera y en el informe del Superintendente de Seguridad de Ares, que concluyen que se aplica un estándar inadecuado de estacionamiento de equipos (fojas 26 y 30), al no tener un estándar establecido respecto a la distancia de parqueo entre scooptrams.

Lo anterior se corrobora con las manifestaciones efectuadas por el mecánico de la empresa Sandvik que señala que la distancia entre scoops era aproximado de 2.0 m, pero el día del accidente la distancia fue de 1.0 m (fojas 40); del electricista mecánico de la empresa Sandvik que expone que los equipos se estacionan a una distancia aproximada de 0.8 a 1.0 m porque son varios equipos (fojas 43); y del operador de Scooptram (testigo del accidente) que señala que suelen estacionarse pegados entre uno y otro scoop, inclusive, a veces suelen estacionar el lampón debajo de la parte posterior del otro scoop (fojas 46).

Cabe señalar que resulta evidente que el hecho de destinar un área con espacio reducido, para que los equipos pesados (scoops) se estacionen en línea y separados entre sí aproximadamente por 1 m, constituía un peligro potencial de accidentes, ya sea por desperfectos mecánicos, fallas de estacionamiento, desbreyeo y/o posibilidad de error humano; lo que no fue oportunamente evaluado por la supervisión, al no tomar las precauciones razonables para proteger a los trabajadores, ni se identificaron los peligros, ni se evaluaron ni minimizaron los riesgos.

En cuanto a no haber tomado en cuenta el reporte de check list del equipo de las guardias anteriores, ello se demuestra de la manifestación efectuada por el Superintendente de Seguridad de Ares: "(...) Se pudo evitar con una buena coordinación y comunicación mediante los formatos de inspección y cuadernos de reporte (...) (fojas 35), así como de las hojas de inspección de scoop diesel (check list para uso de mina) anteriores a la fecha del accidente (fojas 107 vuelta y 108) e inclusive del mismo día de la ocurrencia del accidente (fojas 109 vuelta), donde se advierte la falta de alarma de retroceso.

Adicionalmente, se debe considerar la manifestación efectuada por el Superintendente de Mina (fojas 36), que ante la pregunta: ¿Crees que hay suficiente supervisión, respecto al trabajo de los equipos scooptram?, señala: "(...)



RESOLUCIÓN DE GERENCIA GENERAL
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N°. 010956

en el caso específico del punto de ocurrencia debe y deberá apoyar el supervisor de mantenimiento evaluar los riesgos antes y después para la distribución de los equipos tanto al inicio como al final de la guardia". En tal sentido, se constata que pese a realizarse el check list, éste no es revisado para poder realizar una correcta evaluación de los riesgos (Manifestación del operador de scooptram N° 21, fojas 46).

Respecto a lo argumentado por Ares, que no fue posible de prever el peligro al tratarse de un error humano del operador del scooptram N° 16, tal como ha sido analizado, el incumplimiento imputado está referido a la falta de IPER, así como, no tomar en cuenta el reporte de check list del equipo de las guardias anteriores, por lo que es necesario indicar que la responsabilidad administrativa se sustenta en la conducta omisiva de la supervisión, circunstancia que es de responsabilidad de Ares, conforme al principio de causalidad.

Asimismo, cabe precisar que es deber jurídico del titular minero, el cumplimiento efectivo de la normativa de prevención de riesgos conforme al RSHM, lo que no puede ser trasladado al trabajador.

Con relación a que no existió falla mecánica en el equipo de operaciones, cabe señalar que el incumplimiento de la presente infracción no está referido a la falla mecánica del equipo, sino a una deficiencia de la supervisión, tal como ha sido analizado.

En vista de lo expuesto, se advierte que el día del accidente, la supervisión no cumplió con tomar las precauciones necesarias para proteger a los trabajadores, pues no identificó los peligros, ni evaluó ni minimizó los riesgos de la operación de maquinaria, ni tampoco tomó en cuenta los reportes de check list del equipo de las guardias anteriores sobre la falta de alarma de retroceso.

Por lo expuesto, debe mantenerse la infracción imputada.

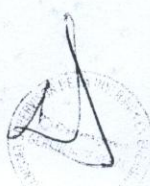
Artículo 34° del RSHM

Por su parte, el artículo 34° del RSHM establece:

"Los supervisores de turno saliente deben informar por escrito a los del turno entrante de cualquier peligro que exija atención en las labores sometidas a su respectiva supervisión. Además, harán cumplir las disposiciones establecidas en el presente Reglamento en las labores de trabajo asignadas".

De la revisión del expediente, se verificó la existencia de reportes (check list para uso de mina) anteriores a la fecha del accidente (fojas 107 vuelta y 108) e inclusive del mismo día de la ocurrencia (109 vuelta), donde se advirtió la falta de alarma de retroceso; por lo que, la supervisión de turno informó el peligro. No obstante, lo informado no fue tomado en cuenta, tal como se ha analizado previamente.

Por lo expuesto, corresponde archivar el procedimiento administrativo sancionador en este extremo.



EDDA CABRERA PAJARES
OSINERGMIN

Lima, 27 ABR. 2011

RESOLUCIÓN DE GERENCIA GENERAL
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N°. 010956

- 3.3 Infracción al inciso l) del artículo 33° e inciso a) numeral 2 del artículo 59° del RSHM. El titular minero no ha cumplido en desarrollar un programa de capacitación integral al personal, en el uso y aplicación de los Procedimientos Escritos de Trabajo Seguro "Operación de Scooptram Diesel" para el buen desempeño de sus funciones y sin accidentes.

El artículo 33° del RSHM establece:

"Es obligación del supervisor:

(...) l) Capacitar al personal en la utilización adecuada de los estándares, procedimientos y prácticas de trabajo seguro".

Por su parte, el numeral 2 del inciso a) del artículo 59° del RSHM establece:

"Todo trabajador nuevo sin experiencia minera previa, recibirá la siguiente capacitación:

(...) 2. La capacitación adecuada para el trabajo/tarea consistirá en el aprendizaje teórico-práctico de cómo hacer que un trabajador realice un trabajo en forma correcta, rápida, a conciencia, y segura. En todo caso el supervisor en concordancia con el Artículo 33° del presente reglamento previa evaluación/verificación debe asegurarse que el trabajador sabe cómo ejecutar el trabajo adecuadamente, antes de ser asignado a un puesto. Esta capacitación en ningún caso podrá ser menor de 24 horas efectivas".

En el informe de investigación elaborado por la Supervisora se señala como una de las causas básicas del accidente: "1.- FACTORES PERSONALES (...)

- Falta de capacitación" (fojas 12), precisando: la falta de una eficiente capacitación integral de inducción y actualización, relacionada a la Operación de Scooptram Diesel, entrenamientos y cursos de teoría y práctica (fojas 15).

En vista de lo anterior, la Supervisora dispuso como Recomendación N° 1: "Mejorar, aplicar y reforzar los Programas de Capacitación integral de la inducción y actualización, dirigidos al personal y supervisión en general de compañía relacionada a Operación de Scooptram Diesel, reevaluar entrenamientos y cursos de teoría y práctica" (fojas 18).

Respecto a lo argumentado por Ares, que cumple con un programa de capacitación integral permanente, así como, capacitó antes del inicio y en situ de la labor, cabe señalar que de la documentación que obra en el expediente se advierte que el trabajador accidentado solamente recibió una charla de "Procedimiento de Operación de equipos en mina, el 6 de setiembre de 2008, de 30 minutos (fojas 98), lo cual no acredita la capacitación que exige la norma materia de infracción (numeral 2 del inciso a) del artículo 59° del RSHM), siendo la capacitación mínima que debió impartirse para asegurarse que el trabajador ejecute el trabajo adecuadamente, antes de ser asignado a un puesto (operador de scooptram), de 24 horas.

Asimismo, revisada la documentación que Ares, adjunta como Anexo D, se observa que el trabajador Eloy Marín Checca, operador del scooptram N° 21, no cuenta con ninguna capacitación respecto al PETS "Operación de Scooptram Diesel", tal como lo exige el inciso l) del artículo 33° del RSHM.



Finalmente, se verifica la falta de conocimientos teóricos y prácticos impartidos a los trabajadores involucrados en el accidente; así como la falta de un programa de capacitación integral para el personal en relación al uso y aplicación del PETS "Operación de Scooptram Diesel".

Por lo expuesto, debe mantenerse la infracción imputada.

- 3.4 Infracción al inciso f) del artículo 77° y artículo 79° del RSHM. El titular minero no ha elaborado los Procedimientos Escritos de Trabajo Seguro sobre estacionamiento de scooptrams en fila en la zona de parqueo señalando la distancia entre ellos.

El artículo 77° del RSHM establece:

"El titular de la actividad minera deberá constantemente identificar los peligros y evaluar los riesgos de los siguientes aspectos:

(...) f) Eliminar los peligros y minimizar los riesgos desarrollando estándares, procedimientos y prácticas de trabajo seguro".

Por su parte, el artículo 79° del RSHM establece:

"Teniendo en consideración el presente Reglamento, los titulares de la actividad minera elaborarán los estándares, procedimientos y prácticas de todas las tareas concernientes a su trabajo productivo; y los pondrán en un manual para su fácil y flexible uso".

En el informe de investigación del accidente fatal elaborado por la Supervisora se señala:

"A.- FALLA O FALTA EN EL PLAN DE GESTIÓN (...)

- No elaboró los estándares, procedimientos y prácticas concerniente a distancia de parqueo entre Scooptram.

B.- CAUSAS BÁSICAS (...)

2.- FACTORES DE TRABAJO (...)

- "No se cuenta con estándar operacional concerniente a distancia de parqueo entre Scooptram" (fojas 12 y 13).

En vista de lo anterior, la Supervisora dispuso como Recomendación N° 5: *"Se debe eliminar los peligros, desarrollando y agregando a los estándares y procedimientos de trabajo seguro, lo concerniente a distancias de estacionamiento entre Scooptram" (fojas 18).*

Al respecto, mediante Carta de fecha 2 de febrero de 2009, Ares indica el cumplimiento de la recomendación indicada y señala: *"a) Implementación y mejoramiento continuo del procedimiento de Operadores con participación de los mismos operadores de acuerdo a nuevas necesidades y requerimientos (...)" (fojas 166), adjuntando copia del PETS "Operación de Scooptram Diesel", que establece en el punto 4.15 del numeral 4 Procedimiento, lo siguiente: "(...) Ningún otro equipo deberá estacionarse en serie a una distancia menor de 3 mts (...)" (fojas 200).*

Al respecto, cabe señalar que las recomendaciones se dan al momento de verificar una infracción y buscan que el titular minero regularice la situación detectada; sin embargo, en ningún caso el cumplimiento de las recomendaciones deja sin efecto la



EDDA CABRERA PAJARES
OSINERGMIN

Lima, 27 ABR. 2011

RESOLUCIÓN DE GERENCIA GENERAL
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N°. 010956

infracción imputada. A mayor abundamiento, si se incumple con la recomendación este hecho da origen a una nueva infracción sancionable, por lo que corresponderá al OSINERGMIN verificar el cumplimiento de la recomendación.

En vista de lo expuesto, se advierte que a la fecha del accidente fatal, el PETS "Operación de Scooptram Diesel" no incorporaba el procedimiento sobre estacionamiento de scooptrams, lo que también se corrobora de la manifestación efectuada al superintendente de seguridad de Ares, que señala:

"(...) a consecuencia de este accidente, se tomaron plan de acciones inmediatas como la reubicación de los scooptrams uno por ventana, es decir un equipo ocupará un espacio exclusivo en cada lugar designado, eliminando así el parqueo en serie (...)" (fojas 36).

Con relación a lo afirmado por Ares respecto a que la presente infracción está contenida en el numeral 3.1 de la presente Resolución, cabe señalar que el artículo materia de la presente infracción está referido a la falta de procedimientos de trabajo seguro sobre estacionamiento de scooptrams, hecho que difiere de la infracción imputada en el numeral 3.1 de la presente resolución, sobre incumplimiento del PETS "Operación de Scooptram Diesel".

Finalmente, respecto al Procedimiento Estándar de Tránsito Unidades Móviles (SIG-EST-SEG-04-01-00), aprobado el 14 de febrero de 2009 (fojas 331 a 334), cabe señalar que el mismo es de fecha posterior a la ocurrencia del accidente fatal.

Por lo expuesto, debe mantenerse la infracción imputada.

- 3.5 Infracción al inciso e) del artículo 24° y artículo 123° del RSHM. El titular minero no ha cumplido con presentar un informe detallado de investigación en el plazo de diez (10) días calendario de ocurrido tal suceso.

El artículo 24° del RSHM establece:

"Obligaciones generales del titular de la actividad minera son:

(...) e) Informar a la Dirección General de Minería dentro de las 24 horas de ocurrido el accidente fatal o una situación de emergencia y presentar un informe detallado de investigación en el plazo de diez (10) días calendario de ocurrido tal suceso".

Por su parte, el artículo 123° del RSHM establece:

"Los accidentes de trabajo que deberán ser reportados por los titulares de la actividad minera a la Dirección General de Minería serán catalogados como:

(...) c) Accidentes fatales.

Dar aviso dentro de las veinticuatro (24) horas de ocurrido el accidente fatal en el Anexo N° 7 y presentar un informe detallado de investigación en el Anexo N° 7 A a los diez (10) días calendario de ocurrido el suceso".

En relación a los descargos presentados por Ares, respecto a que el informe de investigación fue entregado ante la Dirección General de Minería el 26 de enero de 2009, con registro de ingreso N° 1854723, dentro del plazo legal, cabe señalar, que a partir de la entrada en vigencia de la Ley N° 28964, Ley que Transfiere



RESOLUCIÓN DE GERENCIA GENERAL
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N°. 070956

Competencias de Supervisión y Fiscalización de las Actividades Mineras al OSINERG (publicada el 24 de enero de 2007), Ares debió entregar el informe de investigación del accidente fatal del señor Darío García Cáceres a OSINERGMIN por ser la Entidad competente.

Por lo expuesto, debe mantenerse la infracción imputada.

- 3.6 El deceso del ex trabajador Darío García Cáceres, ocurrido el 17 de enero de 2009, en la unidad minera Arcata, se considera accidente de trabajo conforme al inciso a) numeral 1 del artículo 124° del RSHM.
- 3.7 Teniendo en cuenta que las infracciones al inciso b) del artículo 33°, inciso f) del artículo 77° y artículo 79° del RSHM (señaladas en los numerales 3.2 y 3.4 de la presente resolución) se derivan de la misma conducta, por no identificar los peligros, evaluando ni minimizando los riesgos de operación de maquinaria, cabe señalar que se configura un supuesto de concurso de infracciones, conforme al artículo 5° del Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador de OSINERGMIN, aprobado por Resolución del Consejo Directivo N° 640-2007-OS/CD y el numeral 6 del artículo 230° de la Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley N° 27444.
- 3.8 Conforme a lo señalado en los numerales 3.1 y 3.3 de la presente Resolución, Ares es responsable por la comisión de dos (2) infracciones, que han sido determinadas como causa del accidente fatal, sancionables con una multa de treinta (30) Unidades Impositivas Tributarias (UIT) por cada infracción, conforme con el numeral 2.2 del punto 2 "Seguridad Minera" del Anexo de la Escala de Multas y Penalidades, aprobado por Resolución Ministerial N° 353-2000-EM/VMM.

Asimismo, de acuerdo a lo señalado en los numerales 3.2, 3.4 y 3.7 de la presente Resolución, Ares es responsable por la comisión de una (1) infracción, que ha sido determinada como causa del accidente fatal, sancionables con una multa de treinta (30) Unidades Impositivas Tributarias (UIT), conforme con el numeral 2.2 del punto 2 "Seguridad Minera" del Anexo de la Escala de Multas y Penalidades, aprobado por Resolución Ministerial N° 353-2000-EM/VMM.

En vista de lo anterior, corresponde sancionar a Ares con una multa de noventa (90) Unidades Impositivas Tributarias (UIT), por la comisión de tres (3) infracciones, determinadas como causa del accidente fatal.

- 3.9 Asimismo, conforme a lo señalado en el numeral 3.5 de la presente Resolución, Ares es responsable por la comisión de una (1) infracción, que ha sido determinada como infracción al RSHM detectada durante la investigación del accidente fatal, sancionable con una multa de diez (10) Unidades Impositivas Tributarias (UIT), conforme con el numeral 2.1 del punto 2 "Seguridad Minera" del Anexo de la Escala de Multas y Penalidades, aprobado por Resolución Ministerial N° 353-2000-EM/VMM.
- 3.10 Por otro lado, conforme a lo señalado en el numeral 3.2 de la presente Resolución, corresponde archivar el procedimiento administrativo sancionador, respecto de la infracción al artículo 34° del RSHM.



Lima, 27 ABR. 2011

RESOLUCIÓN DE GERENCIA GENERAL
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N°. 010956

De conformidad con la Ley de Creación del Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería - Ley N° 26734; Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos - Ley N° 27332; Ley del Procedimiento Administrativo General - Ley N° 27444; Ley que Transfiere Competencias de Supervisión y Fiscalización de las Actividades Mineras al OSINERG - Ley N° 28964; Reglamento General del OSINERGMIN aprobado por Decreto Supremo N° 054-2001-PCM y el Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador de OSINERGMIN, aprobado por Resolución N° 640-2007-OS/CD y la Escala de Multas y Penalidades, aprobada por Resolución Ministerial N° 353-2000-EM/VMM;

Con la opinión favorable de la Gerencia Legal;

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- SANCIONAR a **COMPAÑÍA MINERA ARES S.A.C.**, con una multa ascendente a cien (100) Unidades Impositivas Tributarias (UIT) vigentes a la fecha de pago, conforme a lo expuesto en los numerales 3.8 y 3.9 de la presente Resolución.

Artículo 2°.- ARCHIVAR el procedimiento administrativo sancionador iniciado contra **COMPAÑÍA MINERA ARES S.A.C.**, por la infracción al artículo 34° del RSHM, señalada en el numeral 3.2 de la presente Resolución.

Artículo 3°.- Disponer que el monto de la multa sea depositado en la cuenta recaudadora N° 193-1510302-0-75 del Banco de Crédito del Perú, o en la cuenta recaudadora del Scotiabank Perú S.A.A., importe que deberá cancelarse en un plazo no mayor de quince (15) días hábiles contados a partir del día siguiente de notificada la presente Resolución, debiendo indicar al momento de la cancelación al banco el número de la presente Resolución; sin perjuicio de informar en forma documentada a OSINERGMIN del pago realizado.

Artículo 4°.- De conformidad al artículo 41° segundo párrafo del Reglamento General de OSINERGMIN, aprobado por el Decreto Supremo N° 054-2001-PCM, la multa se reducirá en un 25% si se cancela el monto de la misma dentro del plazo fijado en el artículo anterior y la empresa sancionada se desiste del derecho de impugnar administrativa y judicialmente la presente Resolución.

Artículo 5°.- Una vez cancelada la multa, el equivalente al 30% de su importe deberá ser provisionado por la Oficina de Administración y Finanzas de OSINERGMIN, en una cuenta especial, para fines de lo establecido en el artículo 14° de la Ley N° 28964.