

**RESOLUCIÓN DE GERENCIA DE SUPERVISIÓN MINERA  
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA**

**OSINERGMIN N° 328-2019**

Lima, 06 de febrero del 2019

**VISTO:**

El expediente N° 201700164669 referido al procedimiento administrativo sancionador iniciado a Minera Las Bambas S.A. (en adelante, LAS BAMBAS);

**CONSIDERANDO**

**1. ANTECEDENTES**

- 1.1 **3 de octubre de 2017.-** Se produjo el accidente mortal del señor [REDACTED] en la unidad minera "Ferrobamba" de LAS BAMBAS.
- 1.2 **4 de octubre de 2017.-** LAS BAMBAS comunicó a Osinergmin el accidente mortal.
- 1.3 **6 al 8 de octubre de 2017.-** Se efectuó una visita de supervisión a la unidad minera "Ferrobamba".
- 1.4 **13 de octubre de 2017.-** LAS BAMBAS presentó a Osinergmin el informe de investigación del accidente mortal.
- 1.5 **24 de septiembre de 2018.-** Mediante Oficio N° 2905-2018 se notificó a LAS BAMBAS el inicio del procedimiento administrativo sancionador.
- 1.6 **15 de octubre de 2018.-** LAS BAMBAS presentó sus descargos al inicio del presente procedimiento administrativo sancionador y solicitó el uso de palabra.
- 1.7 **22 de noviembre de 2018.-** Mediante Oficios N° 608-2018-OS-GSM y N° 609-2018-OS-GSM se citó a LAS BAMBAS para audiencia de informe oral y notificó el Informe Final de Instrucción N° 2567-2018, respectivamente.
- 1.8 **29 de noviembre de 2018.-** LAS BAMBAS presentó sus descargos al Informe Final de Instrucción N° 2567-2018.
- 1.9 **30 de noviembre de 2018.-** Se llevó a cabo el informe oral con la presencia de los representantes de LAS BAMBAS.<sup>1</sup>

**2. INFRACCION IMPUTADA Y SANCIÓN PREVISTA**

- 2.1 El presente procedimiento administrativo sancionador fue iniciado ante la presunta comisión por parte de LAS BAMBAS de la siguiente infracción:

---

<sup>1</sup> Con escrito de fecha 4 de diciembre ingresó la presentación expuesta durante el informe oral.

- Infracción al literal a) del artículo 95° del Reglamento de Seguridad y Salud Ocupacional en Minería, aprobado por Decreto Supremo N° 024-2016-EM (en adelante, RSSO). *El titular de la actividad minera no identificó el peligro de tener una vía de tránsito con pendiente negativa cercana a la zona de parqueo (final de la rampa tramo 2) en el análisis de la tarea de acarreo de mineral y desmonte, así como en el diseño de la construcción de la referida zona de parqueo, a fin de evaluar los riesgos e implementar medidas de control.*

La referida infracción se encuentra tipificada y resulta sancionable de acuerdo al numeral 3.3 del Rubro B del Cuadro de Tipificación de Infracciones y Sanciones en Seguridad Minera, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 039-2017-OS/CD (en adelante, Cuadro de Infracciones) y prevé como sanción una multa de hasta quinientas (500) Unidades Impositivas Tributarias.

- 2.2 De acuerdo con las Leyes N° 28964 y N° 29901, así como con el Reglamento de Supervisión, Fiscalización y Sanción de las Actividades Energéticas y Mineras a cargo de Osinergmin, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 040-2017-OS-CD (en adelante, RSFS), Osinergmin es competente para supervisar el cumplimiento de las disposiciones legales y técnicas en las actividades mineras incluyendo las referidas a la seguridad de infraestructura, sus instalaciones y gestión de seguridad de sus operaciones.
- 2.3 Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 035-2018-OS/CD se dispuso las instancias del procedimiento administrativo sancionador seguido contra agentes supervisados del sector minero, conforme a la cual la Gerencia de Supervisión Minera es competente para actuar como órgano sancionador.

### **3. DESCARGOS DE LAS BAMBAS**

#### **3.1 Cuestión Previa.**

##### **Descargos al inicio del procedimiento administrativo sancionador:**

Los supervisores a cargo de la visita realizada entre los días 6 al 8 de octubre de 2017 son ingenieros de minas y su experiencia no está orientada a temas de ingeniería de transportes e infraestructura vial que un ingeniero civil sí tiene, por tanto no pueden ser considerados los hechos detectados durante la visita como hallazgos. Adjunta imagen de consulta colegio de ingenieros respecto supervisores que participaron en la visita.

#### **3.2 Infracción al literal a) del artículo 95° del RSSO.**

##### **Descargos al inicio del procedimiento administrativo sancionador:**

- a) En el IPERC de Línea Base para Operaciones Mina entregado durante la supervisión se identificó el peligro de "equipos en movimiento", el riesgo de "caídas a desnivel por falta de bermas, volcaduras, colisiones, aplastamiento a equipos menores" y como medida de control "diseño de vías y bermas de tránsito". En el peligro antes descrito se incluye la vía de tránsito con pendiente negativa para la tarea de acarreo de mineral y desmonte, por lo que el inicio del procedimiento carece de sustento.

**RESOLUCIÓN DE GERENCIA DE SUPERVISIÓN MINERA  
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA  
OSINERGMIN N° 328-2019**

Asimismo, en el IPERC continuo se identificó los peligros de “tránsito en ruta”, “interacción con equipos” y “taludes inestables”, asimismo identifica riesgos de “volcadura”, “despiste” y “choques”, estableciendo las medidas de control respectivas. Si bien el IPERC del día del accidente se extravió, menciona otros IPERC de días anteriores donde se confirma la identificación de peligros y riesgos en la tarea encargada al trabajador accidentado incluyendo la referida a la vía de tránsito con pendiente negativa para la tarea de acarreo de mineral y desmonte.

- b) El PETS que corresponde a la operación del camión 930E-4SE y que fue entregado durante la supervisión no sólo identifica el paso a paso sobre como ejecutar la tarea, sino también identifica peligros, riesgos y establece medidas de control asociadas al procedimiento como programar el retardo dinámico antes de ingresar a la rampa negativa de acuerdo al instructivo del fabricante.
- c) Por otro lado, indica que el espacio advertido por Osinergmin es una plataforma de uso temporal para equipos que se utiliza para labores de ploteo de vehículos mayores a modo de maniobras, por lo tanto no es una zona de parqueo. El uso de esta área por vehículos que escoltan otros equipos es temporal y no sirve para direccionar tránsito de camiones mineros.

Asimismo, dicho espacio se construyó a más de 125 metros del borde de la vía y a 158 metros del óvalo que estaba presente en la intersección vial y el radio de giro de los camiones Komatsu es de 50 metros, por lo que no corresponde considerar la plataforma de uso temporal como un peligro al final de la rampa tramo 2. Los muros de seguridad también cumplen el estándar.

Adjunta gráfico con las distancias mencionadas y los controles. Estas vías de acarreo se encuentran delimitadas por diseños pre establecidos y plasmados en campo, teniendo en cuenta las consideraciones de velocidad, carga, dimensiones y radio de giro del camión minero.

- d) En el Acta de Supervisión se consignó que el material trasladado por la rampa del tramo 2 significa menos del 2% del total del material que es minado, por lo que la probabilidad de un incidente en estas circunstancias es baja.
- e) El conductor de la camioneta pick up de código 665 de la ECM EPSA estaba en proceso de escolta de la retroexcavadora 13, por eso se encontraba detenido en la vía de tránsito de salida de la referida zona, por lo que tuvo que retroceder para alejarse de la trayectoria del camión de acarreo. Adjunta imagen de manifestación de dicho trabajador.
- f) Señala que cumple con lo establecido en el artículo 26° del RSSO dado que ha cumplido con controlar en forma oportuna los riesgos originados por condiciones sub estándares a través de su IPERC línea base, IPERC continuo y PETS respectivos donde se describen las acciones a realizar en los supuestos de tránsito de camiones en pendientes. Asimismo, ha cumplido con lo dispuesto en el artículo 96° del RSSO al establecer controles de ingeniería como el diseño vial en interior mina.
- g) Ha cumplido razonablemente con su deber de garantizar la seguridad de los trabajadores y no existen elementos claros que lo hagan responsable de la comisión

del ilícito administrativo imputado, ni se ha demostrado que ha causado el accidente mortal, por lo que se debe aplicar en el presente caso el principio de presunción de licitud dispuesto en el numeral 9 del artículo 248° del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS (en adelante, TUO de la LPAG)<sup>2</sup>.

**Descargos al Informe Final de Instrucción N° 2567-2018:**

- h) LAS BAMBAS cumple con los parámetros mínimos establecidos en la normativa (literal b y e del artículo 262° del RSSO) en lo referido al diseño de la infraestructura vial. En ese sentido, la rampa negativa tramo 2 tiene un promedio de pendiente de 9.13% y el muro de seguridad contiguo al óvalo que se encuentra al final de la rampa, cuenta con la altura requerida en el RSSO.
- i) Las fotografías N° 18 y 19 que sirven de sustento al análisis realizado en el Informe Final de Instrucción N° 2567-2018 no muestran la ubicación real de la zona de parqueo dado que ésta se encuentra detrás de la zona Garza 1 y no al frente y al final de la rampa negativa 2 como se indica en el Informe antes mencionado, siendo lo que se visualiza en dichas fotografías es un acceso de vehículos menores a dicha plataforma.

Lo señalado anteriormente no hace más que acreditar que la plataforma de uso temporal de equipos livianos se encontraba a más de 125 metros del borde del camino minero o 158 metros desde el óvalo de la intersección vial, reiterando que no correspondía identificar la referida plataforma como un peligro al final de la rampa tramo 2, dado que no se ubicaba al final de dicha rampa.

- j) La obligación principal de los titulares mineros es eliminar y/o minimizar los riesgos. Al respecto, LAS BAMBAS, como señaló en el Acta de Supervisión, según su plan de minado aprobado por la autoridad competente, ha considerado todos los riesgos que pueden existir en el diseño y factibilidad de su infraestructura vial y ha dispuesto todas las medidas de control necesarias para minimizar los riesgos, considerando las exigencias mínimas previstas en el RSSO.

En tal sentido, LAS BAMBAS sí cumplió con su obligación de identificar un peligro, minimizar el riesgo, considerando las medidas de control necesarias para ello, entonces no corresponde una sanción por una omisión de carácter formal, como no incluir dicho peligro en el IPERC o PETS cuando dicho peligro sí se ha controlado a través de diversos factores.

No le aplica ninguno de los supuestos establecidos en el artículo 95° del RSSO dado que LAS BAMBAS ha acreditado que sí cumplió con identificar los peligros, razón por la cual implementó el sistema vial actual.

- k) Solicita eximente de responsabilidad por caso fortuito, de acuerdo a lo dispuesto en el literal a) del artículo 257° del TUO de la LPAG, dado que no tenía como conocer o prever el accidente mortal aun cuando actuó de la manera más diligente posible.

---

<sup>2</sup> Norma vigente.

La unidad contaba con todos los mantenimientos preventivos y se contaba con los instrumentos de seguridad necesarios (imprevisible); además, no es usual que los operarios capacitados no puedan accionar el equipo en estas circunstancias (extraordinario) y contaba con todos los protocolos de seguridad para evitar la ocurrencia del accidente (irresistible) y contaba con IPERC, PETS y diseño de infraestructura vial en atención de la evaluación de la posibilidad de materialización de incidentes (debida diligencia).

En ese orden de ideas, ha quedado acreditado que el accidente ocurrido califica como hecho fortuito y por lo tanto no puede ser imputado a LAS BAMBAS.

- l) Se ha cumplido con lo dispuesto en el artículo 96° del RSSO, dado que LAS BAMBAS ha implementado controles de ingeniería (uso de tecnologías de punta, diseño de infraestructura, métodos de trabajo, selección de equipos, aislamientos, mantener los equipos fuera de la zona de contacto de trabajadores), señalización (alertas y controles administrativos, capacitaciones) y uso de equipo de protección personal para el desarrollo de dicha actividad. De acuerdo a ello, LAS BAMBAS cuenta con los parámetros mínimos de seguridad en el diseño de la infraestructura vial en interior mina.
- m) Se ha identificado el peligro de contar con la pendiente negativa, por ello la implementación del óvalo, su ancho, el muro de seguridad y la ubicación de stock de mineral antes de su finalización. Adicionalmente, no se consideró que la ruta del camión no era seguir por todo el trayecto pendiente, sino doblar metros antes para dirigirse al stock de mineral.
- n) El único profesional necesario para la identificación previa del peligro y adoptar las respectivas medidas de control es el ingeniero de seguridad, el cual determinó el diseño actual de la infraestructura vial del proyecto, el mismo que obedece a los estándares establecidos en el RSSO. Al respecto, no se ha demostrado por que se deben contar con tres profesionales, por tal motivo se debe recalcular el monto del costo evitado y así el monto de la multa a imponer.
- o) Con escrito de fecha 9 de mayo de 2018 ha acreditado la existencia de controles suficientes al peligro de tránsito de camiones en rampa y modificación del IPERC línea base, en el cual se incluye el peligro relacionado a la conducción de los vehículos en rampa, por lo que, de acuerdo a dichas acciones, le corresponde un nuevo cálculo la multa determinada en el Informe Final de Instrucción N° 2567-2018.

#### **4. ANÁLISIS**

##### **Descripción del accidente:**

<b>Titular de la Actividad Minera:</b>	Minera Las Bambas S.A.
<b>Unida Minera:</b>	Ferrobamba
<b>Accidentado:</b>	[REDACTED]
<b>Ocupación</b>	Operador de tractor sobre orugas
<b>Fecha del accidente:</b>	3 de octubre de 2017
<b>Lugar del accidente:</b>	Tajo abierto Ferrobamba, Jahuapaylla Baja

<sup>3</sup> Trabajador de LAS BAMBAS con contrato de trabajo indeterminado para operador de tractor sobre orugas, el cual inició el día 1 de abril de 2015 (fojas 170 a 172).

A las 5:45 horas del día 3 de octubre de 2017, el supervisor de mina de LAS BAMBAS, Ing. [REDACTED] asigna el camión Komatsu 930 E (HTO31) al señor [REDACTED]

A las 17:38 horas, el señor [REDACTED] conductor del camión Komatsu 930 E (HTO31), después de haber realizado tres (3) viajes de mineral hacia el stock de mineral mixtos llegó al lugar donde se encontraba la pala SH001 (zona Jahuapaylla Alta) para realizar la carga del cuarto viaje.

Siendo las 17:50 horas, en el momento que el camión Komatsu 930 E (HTO31) descendía por la rampa tramo 2, a 172 metros antes de la vía de ingreso al stock de mineral mixto, se desplazó a velocidad de 44.96 km/h sin poder ingresar su trayectoria en línea recta, el conductor hacía señales de luz, para alertar a los operadores de los camiones HT05 y HT44, que salían por la vía que conduce al stock de mineral mixto y sobrepasó directamente el ovalo con una velocidad de 72.18 km/h, rompiendo los muros que delimitaban el punto de abastecimiento de agua (Garza 1), los muros del parque de estacionamiento de equipos livianos y equipos pesados medianos ubicados próximo al tajo abierto en la proyección de la rampa principal tramo 2.

El camión Komatsu 930 E (HTO31) impactó en la parte delantera a la camioneta HILUX con código 655 de la ECM EPSA, luego viró levemente hacia su lado izquierdo y cayó hasta el tercer banco del fondo del tajo abierto una altura de 44.17 metros.

Los supervisores de seguridad de la ECM EPSA observaron la ubicación del camión y comunicaron por radio lo ocurrido. Los rescatistas organizaron la búsqueda del operador sin resultados. Aproximadamente a las 11:30 horas del día siguiente, 5 de octubre de 2017, se retiró el camión con la ayuda de una pala eléctrica encontrándose el cuerpo sin vida del operador señor [REDACTED] Las fotografías del accidente a fojas 95 al 117.

#### **4.1 Cuestión Previa**

Respecto al descargo, conforme a las Leyes N° 27699 y N° 28964, para el desarrollo de la función supervisora, Osinergmin está facultado a contratar Empresas Supervisoras, las cuales deben cumplir con los requerimientos que son exigidos de conformidad con lo dispuesto en la Directiva para la Selección y Contratación de Empresas Supervisoras, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 037-2016-OS-CD (en adelante, Directiva).

Asimismo, acorde con la Directiva, los profesionales que actúan como supervisores deben cumplir con la experiencia exigida según el objeto del proceso de selección,<sup>4</sup> y para fines de llevar a cabo la supervisión, el supervisor es autorizado por el órgano instructor, quien le otorga la credencial respectiva para el desarrollo de su labor de supervisión.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> Artículo 18° de la Directiva. En el caso de la empresa supervisora Servicios Completo en Ingeniería S.R.L., el proceso de selección correspondiente fue el N° 002-2016-Osinergmin-GSM.

<sup>5</sup> Con dicha credencial se identificaron ante el agente supervisado en cumplimiento del numeral 28.7 del artículo 28° de la Directiva.

En tal sentido, para la supervisión realizada del 6 al 8 de octubre de 2017 en la unidad minera "Ferrobamba", se ha verificado que los supervisores contaban con la credencial correspondiente que los identifica y habilita a actuar en representación de Osinergmin.

Consecuentemente, en el presente caso la actuación de los supervisores se encuentra acorde con la normativa vigente.

Por otro lado, debe tenerse en cuenta que el informe de supervisión y documentación que sustenta las imputaciones materia del presente procedimiento administrativo sancionador son analizadas por el órgano instructor que está obligado a llevar a cabo la instrucción preliminar, a fin de verificar el cumplimiento de las obligaciones o la existencia de indicios suficientes que presuman la comisión de una infracción.

En la instrucción preliminar le corresponde considerar todos los medios probatorios necesarios. Esta actuación se encuentra expresamente señalada en el artículo 255° del TUO de la LPAG, el cual dispone que con anterioridad a la iniciación del procedimiento se podrán realizar actuaciones previas de investigación, averiguación e inspección con el objeto de determinar con carácter preliminar si concurren circunstancias que justifiquen la iniciación del mismo.

En tal sentido, los artículos 14° y 18° del RSFS disponen que si el órgano instructor advierte la existencia de indicios que hagan presumir la comisión de una infracción, dará inicio al procedimiento administrativo sancionador<sup>6</sup>.

En ese sentido, durante la visita de supervisión realizada los días 6 y 8 de octubre de 2017 a la unidad minera "Ferrobamba", la empresa supervisora recopiló documentación a fin de verificar el cumplimiento de la normativa de seguridad vigente conforme a sus facultades establecidas en el artículo 11° del RSFS, siendo que resulta improcedente cuestionar su actuación cuando no existe restricción que impida su participación como tales.

- 4.2 **Infracción al literal a) del artículo 95° del RSSO.** *El titular de la actividad minera no identificó el peligro de tener una vía de tránsito con pendiente negativa cercana a la zona de parqueo (final de la rampa tramo 2) en el análisis de la tarea de acarreo de mineral y desmonte, así como en el diseño de la construcción de la referida zona de parqueo, a fin de evaluar los riesgos e implementar medidas de control.*

El literal a) del artículo 95° del RSSO establece lo siguiente:

---

<sup>6</sup> **RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO N° 040-2017-OS/CD - REGLAMENTO DE SUPERVISIÓN, FISCALIZACIÓN Y SANCIÓN DE LAS ACTIVIDADES ENERGÉTICAS Y MINERAS A CARGO DE OSINERGMIN**

**"Artículo 14.- Informe de supervisión**

*Es el documento elaborado por la Empresa Supervisora o por Osinergmin, mediante el cual sustenta los hechos verificados durante una acción de supervisión. (...)*

*El informe de supervisión, así como la documentación que le sirve de sustento, se entregan al órgano instructor para que actúe de conformidad con el presente Reglamento, en lo que corresponda".*

**"Artículo 16.- Informe de instrucción**

*El órgano instructor emite el Informe de Instrucción en el cual se evalúan las acciones realizadas durante el procedimiento de supervisión, en el que se determina el archivo de instrucción o el inicio del procedimiento administrativo sancionador. (...)"*.

**"Artículo 18.- Inicio de Procedimiento Administrativo Sancionador**

*18.1 De advertirse la existencia de indicios que hagan presumir la comisión de una infracción, el órgano instructor de Osinergmin da inicio al procedimiento administrativo sancionador. (...)"*.

*“El titular de actividad minera deberá identificar permanentemente los peligros, evaluar los riesgos e implementar medidas de control, con la participación de todos los trabajadores en los aspectos que a continuación se indica, en:*

*a) Los problemas potenciales que no se previeron durante el diseño o el análisis de tareas (...).”*

En el Acta de Supervisión se señaló como hecho verificado N° 2 (fojas 44): *“Se constató en la rampa principal, en el tramo 2 de 750 m de longitud con pendiente (...) el titular de la actividad minera no ha consignado en el IPERC línea base, en la actividad de “Acarreo con camiones Komatsu 930E-4SE y CAT 797F”, en la tarea de “Acarreo de mineral y desmonte”, el peligro de conducción de vehículo en la rampa (...).”* Se puede observar la pendiente negativa del tramo 2 con la fotografía N° 17 (fojas 104).

Asimismo, de la revisión del IPERC línea base (fojas 192) no se evidencia la identificación del peligro de tener una vía de tránsito con pendiente negativa cercana (final de la rampa tramo 2) en el análisis de la *“tarea de acarreo de mineral y desmonte”*, así como en el diseño de la construcción de la referida zona de parqueo, a fin de evaluar los riesgos e implementar medidas de control. Se puede observar la zona de parqueo frente a la Garza 1 al final de la rampa negativa 2 en las fotografías 18 y 19 (fojas 105).

En ese orden de ideas, se evidencia que el titular de la actividad minera no identificó el peligro de tener una vía de tránsito con pendiente negativa (final de la rampa tramo 2) en la tarea y diseño antes mencionado, a fin de evaluar los riesgos e implementar medidas de control.

#### Sobre la procedencia de eximente de responsabilidad

De conformidad con el literal f) del numeral 1 del artículo 257 del TUO de la LPAG y el numeral 15.1 del artículo 15° del RSFS, constituye una causal eximente de responsabilidad, la subsanación voluntaria de la infracción cuando se verifique que el incumplimiento detectado fue subsanado antes del inicio del procedimiento administrativo sancionador.

Al respecto, conforme al diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, la definición de subsanar contiene la acepción: 2. tr. Reparar o remediar un defecto o resarcir un daño.

En el presente caso se ha constatado que titular de la actividad minera no identificó el peligro de tener una vía de tránsito con pendiente negativa (final de la rampa tramo 2) en el análisis de la *“tarea de acarreo de mineral y desmonte”*, así como en el diseño de la construcción de la zona de parqueo, a fin de evaluar los riesgos e implementar medidas de control, hecho que configura incumplimiento a la obligación prevista en el literal a) del artículo 95° del RSSO.

Asimismo, el incumplimiento se relaciona con la generación del accidente mortal del señor [REDACTED] ocurrido el día 3 de octubre de 2017 en la unidad minera “Ferrobamba”.

Ahora bien, considerando que la subsanación no debe ser entendida solo como la adecuación de la conducta infractora, sino que también exige la corrección de los

efectos derivados de la misma, en el caso del accidente mortal no es posible revertir dichos efectos.

En tal sentido, el incumplimiento relacionado con la generación del accidente mortal conlleva una trasgresión en la que no cabe admitir el supuesto de subsanación voluntaria y eximente de responsabilidad, ya que ello supondría atentar contra la finalidad del RSSO.

Conforme a lo anterior y acorde con lo previsto en el literal a) del numeral 15.3 del artículo 15° del RSFS, la infracción imputada no es pasible de subsanación, por lo que no procede el supuesto de eximente de responsabilidad por subsanación.

Por otro lado, en el presente caso las acciones correctivas realizadas con el fin de cumplir con la obligación incumplida hasta la presentación de los descargos al inicio del procedimiento sancionador, pueden ser consideradas como un factor atenuante conforme a lo previsto en el inciso g.3 del literal g) del numeral 25.1 del artículo 25° del RSFS.

#### Análisis de los descargos

En lo referente al descargo a), cabe indicar que acorde con la obligación materia de la presente imputación, LAS BAMBAS debe identificar permanentemente los peligros, evaluar los riesgos e implementar medidas de control respecto de la tarea de acarreo de mineral y desmonte, así como en el diseño de la construcción de la zona de parqueo.

En el caso de la *“tarea de acarreo de mineral y desmonte”* considerada en el IPERC línea base (fojas 192) se omitió identificar el peligro de tener una vía de tránsito con pendiente negativa (final de la rampa tramo 2), por lo tanto, no se verificó la evaluación de riesgos, ni se identificó medidas de control para tal efecto.

LAS BAMBAS señala que el peligro de tener una vía de tránsito con pendiente negativa (final de la rampa tramo 2) se encuentra incluida en el peligro *“equipos en movimiento”* mencionado en el IPERC Línea Base (fojas 192). Al respecto, se debe indicar que tal afirmación resulta improcedente, toda vez que, en primer término, no se trata de una misma situación de peligro, además las medidas de control mencionadas sólo se relacionan con el peligro de *“equipos en movimiento”* y no se prevé una medida de control para el peligro de tener una vía de tránsito con pendiente negativa.

En efecto, acorde con el IPERC Línea Base presentado por LAS BAMBAS, para el peligro de *“equipos en movimiento”* se prevén las medidas de control relacionadas con la frecuencia del tráfico de los camiones Komatsu durante el acarreo de mineral y desmonte (mantener las distancias entre equipos, comunicación radial efectiva - confirmación entre operadores- personal autorizado, EPP básico).

En cuanto a la medida de control *“diseño de vía y bermas de tránsito”*, la misma también se relaciona con el tránsito de camiones (tipo de camiones, frecuencia, tráfico) más no con el peligro de tener una vía de tránsito con pendiente negativa, por cuanto en la rampa tramo 2 no se contaba con un diseño de vías que permitiera controlar el incremento de la velocidad de los camiones Komatsu, tales como carreteras de alivio o rampas de emergencia en vías de tránsito.

Respecto al IPERC continuo del día 2 de octubre de 2017 presentado durante la supervisión, se debe señalar que en dicho documento tampoco se identificó el peligro de tener una vía de tránsito con pendiente negativa, tal como ha sido expuesto anteriormente, dicho IPERC contiene para el peligro de “equipos en movimiento”, sólo medidas de control relacionadas con la frecuencia del tráfico de los camiones Komatsu durante el acarreo de mineral y desmonte (“mantener distancia y comunicación”).

Asimismo, cabe indicar que los peligros “tránsito en ruta”, “interacción con equipos” y “taludes inestables” no se mencionan en el IPERC continuo del día 2 de octubre de 2017, por lo tanto no pueden ser materia de evaluación. En ese mismo sentido, no se puede analizar el IPERC continuo del día del accidente del trabajador [REDACTED] dado que dicho documento no fue entregado durante la visita de supervisión.

Respecto al descargo b), de la revisión de las medidas de control establecidas en el PETS “Operación del camión 930E-4SE” (fojas 420 a 445), al igual que lo señalado en el análisis del descargo a), éstas se relacionan al control de la frecuencia del tráfico de los camiones Komatsu y la forma del traslado de los mismos durante el acarreo de mineral y desmonte.

Respecto a la medida de control relacionada con la programación del retardo dinámico de velocidad, también ésta se refiere a la aproximación del camión al equipo de carguío, botaderos, chancadora o cuando se encuentra con otros equipos, por lo que se confirma no están relacionados con el peligro de la vía de tránsito con pendiente negativa, dado que éste no fue identificado durante el diseño de dicha tarea.

En lo referente al descargo c), acorde con lo expuesto en el descargo a) se ha verificado que LAS BAMBAS omitió identificar el peligro de tener una vía de tránsito con pendiente negativa (final de la rampa tramo 2), por lo tanto, no se verificó la evaluación de riesgos, ni se identificó medidas de control respecto de la tarea de acarreo de mineral y desmonte, así como en el diseño de la construcción de la zona de parqueo.

En ese sentido, no se ha acreditado que en la evaluación del diseño de construcción de la zona de parqueo (ubicación, distancia, área) se hubiera tomado en cuenta la rampa con pendiente negativa, ni que se implementó las medidas de control correspondientes para la zona de parqueo.

En cuanto a la zona de parqueo, dicha referencia puede entenderse a un lugar de estacionamiento permanente o temporal, asimismo, conforme a lo comunicado por LAS BAMBAS, se confirma la presencia de vehículos en la zona cercana a la rampa con pendiente negativa, la cual cuenta con estructuras que permiten su uso como estacionamiento (fojas 105), por lo que en el diseño de dicha zona correspondía considerar el peligro de tener una vía de tránsito con pendiente negativa cercana.

En el presente caso se reitera que la imputación está relacionada a la falta de identificación del peligro de tener una vía de tránsito con pendiente negativa (final de la rampa tramo 2), por lo tanto, no se verificó la evaluación de riesgos, ni se identificó medidas de control para tal efecto, lo que resulta independiente de aquellas medidas de control que LAS BAMBAS ha considerado para las vías de acarreo en general (velocidad, carga, dimensiones y radio de giro).

Respecto al descargo d), cabe indicar que acorde con la obligación materia de la presente imputación, LAS BAMBAS debe identificar permanentemente los peligros, evaluar los riesgos e implementar medidas de control respecto de la tarea de acarreo de mineral y desmonte, así como en el diseño de la construcción de la zona de parqueo.

Ante la identificación de un peligro, es imperativo evaluar los riesgos e implementar medidas de control con el fin de eliminar o reducir el riesgo generado, aun cuando se trate de una situación de baja probabilidad, por lo que ello no exime del cumplimiento de la obligación imputada.

En efecto, la obligación materia de imputación, precisamente busca prevenir accidentes, por lo que, de implementarse correctamente, contribuye a eliminar los peligros y prevenir la ocurrencia de accidentes, en tal sentido resulta improcedente el descargo de LAS BAMBAS, respecto a la probabilidad baja de ocurrencia de un incidente al final de la rampa tramo 2.

En lo referente al descargo e), la ubicación del conductor de la camioneta pick up de código 665 de la ECM EPSA, no guarda relación con la presente imputación referida a la falta de identificación del peligro de tener una vía de tránsito con pendiente negativa (final de la rampa tramo 2), por lo tanto, no se verificó la evaluación de riesgos, ni se identificó medidas de control respecto de la tarea de acarreo de mineral y desmonte, así como en el diseño de la construcción de la zona de parqueo.

Respecto al descargo f), cabe indicar que no es materia de imputación las exigencias previstas en los artículos 26° y 96° del RSSO y se ha verificado que el titular minero no ha identificado el peligro de tener una vía de tránsito con pendiente negativa en el análisis de la tarea de acarreo de mineral y desmonte, así como en el diseño de la construcción de la referida zona de parqueo con prescindencia de lo señalado por las BAMBAS en el IPERC línea base (fojas 192), IPERC continuo del día anterior al accidente (fojas 411) y PETS "*Operación del camión 930E-4SE*" (fojas 420 a 445) tal como ha sido analizado en los descargos a) y b).

En lo referente al descargo g), cabe indicar que no resulta veraz afirmar que se haya vulnerado el Principio de Presunción de Licitud, toda vez que el Oficio N° 2905-2018 describe el hecho que se le imputó a título de cargo, la calificación de la presunta infracción, la expresión de la sanción que se le podría imponer y se adjuntó el Informe de Instrucción Inicio de PAS N° 3130 (fojas 842) e informe de supervisión donde constan los documentos que constituyen el sustento de la imputación (Acta de Supervisión, fotografías, IPERC línea base, IPERC, PETS).

En los documentos antes mencionados, se confirma que no se identificó el peligro de tener una vía de tránsito con pendiente negativa en el análisis de la tarea de acarreo de mineral y desmonte, así como en el diseño de la construcción de la referida zona de parqueo, a fin de evaluar los riesgos e implementar medidas de control, por lo que existen elementos suficientes que confirman la comisión del ilícito administrativo.

Asimismo, se reitera que los documentos mencionados por LAS BAMBAS en sus descargos no evidencian que se identificó el peligro de tener una vía de tránsito con pendiente negativa en el análisis de la tarea de acarreo de mineral y desmonte, así como

**RESOLUCIÓN DE GERENCIA DE SUPERVISIÓN MINERA  
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA  
OSINERGMIN N° 328-2019**

en el diseño de la construcción de la referida zona de parqueo como ha sido analizado anteriormente.

Cabe añadir que en la supervisión realizada entre los días 6 al 8 de octubre de 2017 correspondía la verificación del cumplimiento de las disposiciones legales y técnicas en las actividades mineras que son objeto de supervisión por parte de Osinergmin. En tal sentido en el presente procedimiento administrativo sancionador se verificó el cumplimiento de las obligaciones exigidas conforme al RSSO (responsabilidad administrativa), por lo que no se trata de una investigación para determinar cualquier otro tipo de responsabilidad.

En efecto, conforme al numeral 23.3 del artículo 23° del RSFS establece que la responsabilidad administrativa del infractor bajo el ámbito de competencia de Osinergmin, es independiente de la responsabilidad civil, penal o administrativa bajo competencia de otra entidad, que pudiera originarse por las acciones u omisiones que configuran la infracción administrativa.

Respecto al descargo h), si bien el artículo 262° del RSSO dispone las obligaciones que deben cumplir los titulares de la actividad minera en las etapas de exploración, explotación, desarrollo y preparación, no todas las obligaciones se relacionan con las medidas de control con las que se debe contar al haber identificado el peligro de tener una vía de tránsito con pendiente negativa.

En ese sentido, el contar con una pendiente de 9.13% y un muro de seguridad con la altura requerida en el RSSO en el óvalo al final de la rampa, no se relacionan con el riesgo asociado con el peligro por el incremento de la velocidad de los camiones Komatsu durante su traslado en dicha vía de tránsito con pendiente negativa.

Lo dispuesto en el literal h) del artículo 262° del RSSO sí se relaciona con las medidas de control con las que se debe contar al haber identificado el peligro de tener una vía de tránsito con pendiente negativa, en lo referido a construir carreteras de alivio o rampas de emergencia en vías de tránsito, dado que éstas ayudan a controlar el incremento de la velocidad de la maquinaria hasta detenerla en una situación de emergencia.

En lo referente al descargo i), de la revisión del IPERC línea base (fojas 192) no se evidencia la identificación del peligro de tener una vía de tránsito con pendiente negativa cercana (final de la rampa tramo 2) en el análisis de la *"tarea de acarreo de mineral y desmonte"*, así como en el diseño de la construcción de la referida zona de parqueo. Con dicho documento se configura la presunta comisión de la infracción administrativa, las fotografías N° 18 y 19 sólo buscan graficar la existencia de la rampa y su cercanía con la zona de parqueo sin establecer distancias exactas o ubicaciones reales, asimismo, su mención no descalifica la imputación y la presunta comisión de la infracción administrativa materia de análisis.

Cabe recalcar que acorde con la obligación materia de la presente imputación, LAS BAMBAS debe identificar permanentemente los peligros, evaluar los riesgos e implementar medidas de control en el diseño de la construcción de la zona de parqueo.

Lo anterior, resulta exigible de manera independiente de las distancias existentes entre la rampa del tramo 2 y la zona de parqueo, por lo que se reitera que no se verificó la

evaluación de riesgos, ni se identificó medidas de control respecto de la tarea de acarreo de mineral y desmonte, así como en el diseño de la construcción de la zona de parqueo.

En ese sentido, tal como se ha señalado en el análisis del descargo c), no se ha acreditado que en la evaluación del diseño de construcción de la zona de parqueo (ubicación, distancia, área) se hubiera tomado en cuenta la rampa con pendiente negativa, ni que se implementó las medidas de control correspondientes para la zona de parqueo.

Respecto al descargo j), como se ha señalado en el análisis del descargo a), LAS BAMBAS debe identificar permanentemente los peligros, evaluar los riesgos e implementar medidas de control respecto de la tarea de acarreo de mineral y desmonte, así como en el diseño de la construcción de la zona de parqueo. La identificación correcta de los peligros permite establecer medidas de control idóneas que, para este caso, debieron tener como objetivo, controlar el incremento de la velocidad de los camiones Komatsu en dicha vía de tránsito.

De acuerdo a lo mencionado, no se ha acreditado que LAS BAMBAS cumpla con la obligación materia de imputación, dado que no se identificó el peligro de tener una vía de tránsito con pendiente negativa en el análisis de la tarea de acarreo de mineral y desmonte, así como en el diseño de la construcción de la referida zona de parqueo, lo que hubiera generado la disposición de una medida de control idónea a fin de controlar el incremento de la velocidad de los camiones Komatsu en dicha vía de tránsito.

Cabe indicar que la obligación materia de imputación no tiene exclusivamente un carácter formal, dado que como se ha señalado, la identificación de un peligro conlleva el establecimiento de una medida de control, por tal motivo no es correcta la afirmación de que a partir de la emisión su plan de minado se han considerado todos los riesgos y se han dispuesto todas las medidas de control previstas en el RSSO.

En lo referente al descargo k), cabe indicar que para configurar el supuesto de eximente de responsabilidad, caso fortuito, se debe configurar tres condiciones: a) extraordinario: cuando sucede algo fuera de lo ordinario, es decir, fuera de lo común y de lo que en forma normal o natural se espera que ocurra; b) imprevisible: aquel imposible de prever o anticipar, a pesar de haber actuado con la diligencia debida exigible; c) irresistible: la persona es impotente para evitarlo, no puede impedir, por más que quiera o haga todo lo posible para evitar que ocurra.<sup>7</sup>

Al respecto, el IPERC línea base (fojas 192) fue actualizado el día 5 de febrero de 2017, por lo que la ocurrencia del accidente mortal del señor [REDACTED] en la unidad minera "Ferrobamba" de LAS BAMBAS ocurrido el día 3 de octubre de 2017 fue posterior a la emisión del IPERC línea base, por lo tanto al momento de su elaboración, nada impedía a LAS BAMBAS de contemplar el peligro no identificado materia de imputación por lo que el accidente mortal, al ocurrir de manera posterior a la emisión del IPERC línea base, no puede ser considerado como un acto extraordinario, imprevisible e irresistible que exime de responsabilidad al administrado para cumplir con la obligación que se le exige, por lo que no se configura el eximente de responsabilidad administrativa.

---

<sup>7</sup> Artículo 1315° del Código Civil.

**RESOLUCIÓN DE GERENCIA DE SUPERVISIÓN MINERA  
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA  
OSINERGMIN N° 328-2019**

Respecto al descargo l), se reitera que no ha sido materia de imputación lo dispuesto en el artículo 96° del RSSO y ha quedado demostrado que el titular minero no ha identificado el peligro de tener una vía de tránsito con pendiente negativa en el análisis de la tarea de acarreo de mineral y desmonte, así como en el diseño de la construcción de la referida zona de parqueo con prescindencia de lo señalado por las BAMBAS respecto a las medidas de control dispuestas (controles de ingeniería, señalización y uso de equipos de protección de personal), dado que éstas no se relacionan con el peligro de tener una vía de tránsito con pendiente negativa, ni resultan medidas de control que coadyuvan a controlar el incremento de la velocidad de los camiones Komatsu en dicha vía de tránsito.

Asimismo, la infraestructura vial en interior mina que señala LAS BAMBAS en sus descargos no se relacionan con la vía de tránsito con pendiente negativa que no fue considerada como peligro en el análisis de la tarea de acarreo de mineral y desmonte, así como en el diseño de la construcción de la referida zona de parqueo, a fin de evaluar los riesgos e implementar medidas de control.

En lo referente al descargo m), cabe reiterar que la implementación del óvalo, su ancho, el muro de seguridad y la ubicación de stock de mineral antes de la finalización de la rampa negativa, son medidas de control que no se relacionan con el peligro de tener una vía de tránsito con pendiente negativa, ni con el objetivo de eliminar o reducir el riesgo relacionado con el peligro por el incremento de la velocidad de los camiones Komatsu en dicha vía de tránsito. En ese sentido, para corroborar el cumplimiento de la obligación materia de imputación tiene que existir una relación entre el peligro detectado y la medida de control dispuesta, para controlar así el riesgo conectado con dicho peligro.

Por otro lado, cabe indicar que con prescindencia de la ruta del camión Komatsu 930 E (HTO31) el día del accidente, el presente procedimiento versa sobre no identificar el peligro de tener una vía de tránsito con pendiente negativa para la tarea de acarreo de mineral y desmonte, así como en el diseño de la construcción de la referida zona de parqueo, a fin de evaluar los riesgos e implementar medidas de control, por lo que las medidas de seguridad durante la trayectoria del mencionado camión, mientras que no se relacionen con el objetivo de controlar el incremento de la velocidad de los camiones Komatsu en dicha vía de tránsito, no se puede concluir que el peligro materia de imputación ha sido considerado en el análisis de la tarea de acarreo de mineral y desmonte, así como en el diseño de la construcción de la referida zona de parqueo.

Respecto al descargo n), para la estimación del beneficio ilegalmente obtenido, conforme a lo señalado en el literal a) del numeral 25.1 del artículo 25° del RSFS, se considera los factores relacionados con los costos postergados y/o evitados (especialistas encargados, en el presente caso).

Por otro lado, de acuerdo al principio de razonabilidad contenido en el numeral 3 del artículo 248° del TUO de la LPAG, las autoridades deben prever que la comisión de la conducta sancionable no resulte más ventajosa para el infractor que cumplir las normas infringidas o asumir la sanción. De esta manera, para que una multa cumpla con este objetivo resulta necesario que el infractor asuma que la sanción a imponer lo colocará en una posición peor que la situación en la que estaría si no hubiera cometido la infracción.

En efecto, cuando los agentes supervisados realizan sus actividades en contravención de las disposiciones legales y técnicas de seguridad de la infraestructura, las instalaciones y la gestión de seguridad de sus operaciones, esta acción representa una ventaja económica para el infractor.

En consecuencia, para fines de la determinación de la multa, corresponde estimar un valor de especialistas encargados, para lo cual Osinergmin se encuentra habilitado para recurrir a una fuente objetiva de información, lo que permite no sólo garantizar un debido fundamento para su valorización, sino que ofrece resultados que favorecen la predictibilidad en la determinación de la multa.

En el presente caso, a efectos de determinar la multa por no identificar el peligro de tener una vía de tránsito con pendiente negativa cercana a la zona de parqueo (final de la rampa tramo 2) en el análisis de la tarea de acarreo de mineral y desmonte, así como en el diseño de la construcción de la referida zona de parqueo, se dispuso considerar como costo evitado el salario de tres especialistas encargados: Supervisor de Operación Mina, Ingeniero de Planeamiento e Ingeniero de Seguridad, cuya participación sí se considera necesaria a fin de evaluar los riesgos e implementar medidas de control.

En el pie de página N° 7 del Informe Final de Instrucción N° 2567-2018 (fojas 884) se ha motivado el costeo de la multa detallando la responsabilidad de cada especialista encargado respecto al cumplimiento de la infracción materia de imputación, tal como se indica:

- Supervisor de Operación Mina es responsable de verificar las condiciones de la vía, así como identificar el peligro de tener una vía de tránsito con pendiente negativa (al final de la rampa tramo 2), así como establecer las acciones de control necesarias.
- Ingeniero de Planeamiento es responsable de disponer el diseño de la infraestructura vial a partir de la identificación del peligro de tener una vía de tránsito con pendiente negativa.
- Ingeniero de Seguridad es responsable de disponer la construcción de la infraestructura vial a partir de la identificación del peligro de tener una vía de tránsito con pendiente negativa (al final de la rampa tramo 2).

Como se puede observar, sí resulta justificable y fundamentada la participación de los profesionales indicados y su presencia se vincula a cada momento para el cumplimiento de la obligación materia de imputación. En efecto, como se ha mencionado anteriormente, existe una secuencia que se inicia desde la identificación del peligro y que conlleva a la disposición de la medida de control respectiva, por ello para la determinación de la sanción se abarca no sólo la identificación del peligro, sino también, el diseño y la construcción relacionada con la medida de control.

Conforme a lo anterior, resulta improcedente el descargo de LAS BAMBAS en el que solicita el recalcule de la multa a fin de excluir la participación de los especialistas considerados conforme ha sido explicado y se reitera que para la determinación de la sanción corresponde que el agente supervisado que incurre en infracción debe asumir que la sanción a imponer lo colocará en una posición peor que la situación en la que estaría si no hubiera cometido la infracción, por lo que debe mantenerse el cálculo de la infracción materia de imputación.

Finalmente, respecto al sueldo de los especialistas, se ha considerado el valor promedio de remuneraciones contenido en *Salary Pack* elaborado por la empresa PriceWaterhouseCoopers (PWC), documento que constituye una fuente de acceso público elaborada por terceros y cuyo contenido resulta relevante para una determinada actividad o sector económico, el cual recoge estudios de sueldos y salarios anuales de los principales sectores económicos del país, expresado en nuevos soles.<sup>8</sup>

En efecto, de acuerdo a la citada fuente se reúne información salarial de más de 250 empresas nacionales e internacionales de distintos sectores de actividad y de más de 700 puestos entre posiciones corporativas, de empleados y obreros, siendo que para el presente se ha considerado el valor promedio de las remuneraciones aplicables para el personal de mano de obra y especialistas encargados, por lo que se trata de valores que resultan razonable para fines del cálculo de la multa.

Respecto al descargo o), cabe indicar que de la revisión del IPERC línea base presentado por LAS BAMBAS con escrito de fecha 9 de mayo de 2018 (fojas 909 a 916) no se verificó la identificación del peligro de tener una vía de tránsito con pendiente negativa cercana a la zona de parqueo (final de la rampa tramo 2) en el análisis de la tarea de acarreo de mineral y desmonte, así como en el diseño de la construcción de la referida zona de parqueo, a fin de evaluar los riesgos e implementar medidas de control, dado que el peligro detectado refiere a la *“programación inadecuada de velocidad en rampa”* la cual refiere a aspectos operativos del camión Komatsu respecto a la programación de su velocidad en el trayecto pero no a la pendiente negativa de la vía de tránsito la cual genera el riesgo relacionado con el incremento de la velocidad de los camiones Komatsu en dicha vía de tránsito pero por fallas técnicas.

En tal sentido, considerando que hasta la fecha de presentación de los descargos, LAS BAMBAS no ha acreditado la realización de acciones correctivas respecto a la obligación infringida, no resulta aplicable el factor atenuante y no corresponde modificar la multa determinada en el Informe Final de Instrucción N° 2567-2018.

Por lo expuesto, conforme a lo señalado en el Informe Final de Instrucción N° 2567-20189 (fojas 879 a 884), la infracción al literal a) del artículo 95° del RSSO resulta sancionable con una multa de noventa y siete con noventa centésimas (97.90) Unidades Impositivas Tributarias (UIT).

#### **4.3 Uso de la palabra.**

Mediante Oficio N° 608-2018-OS-GSM (fojas 887) se atendió el pedido de informe oral de LAS BAMBAS, citándosele para la audiencia de fecha 30 de noviembre de 2018 a las 10:00 horas, a la cual asistió conforme consta en el Acta de Informe Oral (fojas 888).

En dicha diligencia LAS BAMBAS expuso sus descargos al presente procedimiento administrativo sancionador, los cuales han sido debidamente evaluados, por lo que se

---

<sup>8</sup> <https://www.pwc.pe/es/servicios/consultoria/people-organization/salarypack.html>

<sup>9</sup> Informe que forma parte de la presente Resolución de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 6° del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 006-2017-JUS.

ha respetado su derecho de defensa y se ha cumplido con las reglas del debido procedimiento.

## 5. DETERMINACIÓN DE LA SANCIÓN

Respecto al Principio de Culpabilidad previsto en el numeral 10 del artículo 248° del TUO de la LPAG, se debe señalar que la responsabilidad administrativa se determina de forma objetiva conforme al artículo 1° de la Ley N° 27699, Ley Complementaria de Fortalecimiento Institucional de Osinergmin y el artículo 13° de la Ley N° 28964, Ley que transfiere competencias de supervisión y fiscalización de las actividades mineras al Osinergmin.

De acuerdo al Principio de Razonabilidad, previsto en el numeral 3 del artículo 248° del TUO de la LPAG, las autoridades deben prever que la comisión de la conducta sancionable no resulte más ventajosa para el infractor que cumplir las normas infringidas o asumir la sanción.

En tal sentido, conforme al artículo 25° del RSFS, así como la Resolución de Gerencia General N° 035 y la Única Disposición Complementaria de la Resolución de Gerencia General N° 256-2013-OS/GG, en el presente caso corresponde asignar un valor de 30% para la probabilidad de detección de la infracción; asimismo, se consideran los siguientes criterios tal como sigue:

### **Infracción al literal a) del artículo 95° del RSSO**

De acuerdo con lo señalado en el numeral 4 de la presente Resolución, LAS BAMBAS ha cometido una (1) infracción al RSSO, la cual se encuentra tipificada y resulta sancionable conforme al numeral 3.3 del Rubro B del Cuadro de Infracciones.

#### *Reincidencia en la comisión de la infracción.*

Constituye un factor agravante que el infractor vuelva a cometer la misma infracción dentro del año siguiente de haber quedado consentida o de haber agotado la vía administrativa la sanción anterior.

Conforme a lo verificado, LAS BAMBAS no es reincidente en la infracción, por lo que no resulta aplicable este factor agravante.

#### *Acciones correctivas.*

Constituye un factor atenuante la realización de acciones correctivas debidamente acreditadas por parte del Agente Supervisado, para cumplir con la obligación infringida hasta la presentación de los descargos al inicio del procedimiento administrativo sancionador.

En el presente caso, LAS BAMBAS hasta la fecha de presentación de los descargos, no ha acreditado la realización de acciones correctivas respecto a la obligación infringida, por lo que no resulta aplicable este factor atenuante.

#### *Reconocimiento de la responsabilidad.*

Constituye un beneficio que rebaja la multa hasta un monto no menor de la mitad de su importe, cuando se presenta por escrito el reconocimiento expreso hasta antes de la fecha de emisión de la resolución de sanción.

**RESOLUCIÓN DE GERENCIA DE SUPERVISIÓN MINERA  
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA  
OSINERGMIN N° 328-2019**

LAS BAMBAS no han presentado escrito de reconocimiento de responsabilidad de la infracción imputada, por lo que no resulta aplicable este beneficio.

*Cálculo del beneficio ilegalmente obtenido.*

Para efectos de la determinación de la multa se calculan los costos evitados o postergados por el infractor al incumplir la normativa o disposición de Osinergmin, así como la utilidad o ganancia generada como consecuencia de dicho incumplimiento, de ser el caso.

• *Cálculo de costo evitado*<sup>10</sup>

Especialista Encargado	Sueldos en S/ de febrero 2015			
	Sueldo Anual	Sueldo Mensual	Meses	Total
Supervisor de Operación Mina	104,428.00	8,702.33	7.57	65,876.66
Ingeniero de Planeamiento	90,493.00	7,541.08	1	7,541.08
Ingeniero de Seguridad	88,993.00	7,416.08	7.57	56,139.75
Total Especialistas Encargados (S/ febrero 2015)				133,909.47
IPC febrero 2015				117.20
IPC octubre 2017				127.48
<b>Costo por especialistas encargados (S/ octubre 2017)</b> <sup>11</sup>				<b>145,659.53</b>

• *Cálculo de multa*<sup>12</sup>

Descripción	Monto
<b>Costo por especialistas (S/ octubre 2017)</b>	<b>145,659.53</b>
TC octubre 2017	3.252
Costo evitado por especialistas (US\$, octubre 2017)	44,784.49
Tasa COK mensual <sup>13</sup>	1.07%
Numero de meses	12
Costo capitalizado (US\$ octubre 2018)	50,893.10
TC octubre 2018	3.335
Beneficio económico por costo evitado (S/ octubre 2018)	169,746.99
Escudo Fiscal (30%)	50,924.10

<sup>10</sup> Se aplica la metodología del costo evitado asociado a las inversiones no incurridas por el titular para identificar el peligro de tener una vía de tránsito con pendiente negativa (final de la rampa tramo 2) en el análisis de la tarea de acarreo de mineral y desmonte, así como el diseño de la construcción de la zona de parqueo, todo esto con el fin de evaluar riesgos e implementar medidas de control.

<sup>11</sup> Montos actualizados a la fecha de supervisión.

- Supervisor de Operación Mina: responsable de verificar las condiciones de la vía, así como identificar el peligro de tener una vía de tránsito con pendiente negativa (al final de la rampa tramo 2), así como establecer las acciones de control necesarias. Se considera un período de 7.57 meses desde la supervisión anterior (10.02.17) hasta fecha del accidente mortal (03.10.17).

- Ingeniero de Planeamiento: Ingeniero responsable de disponer el diseño de la infraestructura vial a partir de la identificación del peligro de tener una vía de tránsito con pendiente negativa (al final de la rampa tramo 2) tanto para la tarea de acarreo de mineral y desmonte, así como en función del diseño de la zona de parqueo. Período mínimo de contratación (1 mes).

- Ingeniero de Seguridad: Ingeniero responsable de disponer la construcción de la infraestructura vial a partir de la identificación del peligro de tener una vía de tránsito con pendiente negativa (al final de la rampa tramo 2) tanto para la tarea de acarreo de mineral y desmonte, así como en función del diseño de la zona de parqueo. Se considera un período de 7.57 meses desde la supervisión anterior (10.02.17) hasta fecha del accidente mortal (03.10.17).

<sup>12</sup> La multa es igual al beneficio ilícito <sup>(B)</sup> asociado a la infracción, entre la probabilidad de detección de la multa <sup>(P)</sup> multiplicada por el criterio de gradualidad <sup>(A)</sup>.

<sup>13</sup> Tasa equivalente a 13.64% anual, tomada como referencia del estudio de valorización de Minera Argentum realizado por la consultora SUMMA, disponible en la página web de la SMV:  
[http://www.smv.gob.pe/ConsultasP8/temp/Informe%20Argentum%205\\_Nov\\_2008.pdf](http://www.smv.gob.pe/ConsultasP8/temp/Informe%20Argentum%205_Nov_2008.pdf).

RESOLUCIÓN DE GERENCIA DE SUPERVISIÓN MINERA  
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA  
OSINERGMIN N° 328-2019

Costo servicios no vinculados a supervisión <sup>14</sup>	4,534.26
<b>Beneficio económico por costo evitado - Factor B (S/ octubre 2018)</b>	<b>123,357.15</b>
Probabilidad de detección	30%
Multa Base (S/)	411,190.51
Factores Agravantes y Atenuantes	1
<b>Multa (S/)</b>	<b>411,190.51</b>
<b>Multa (UIT) <sup>15</sup></b>	<b>97.90</b>

Fuente: Salary Pack (Price Waterhouse Coppers), BCRP.

De conformidad con la Ley que Transfiere Competencias de Supervisión y Fiscalización de las Actividades Mineras al Osinergmin, Ley N° 28964; la Ley que precisa competencias del Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería, Ley N° 29901; el Reglamento de Supervisión, Fiscalización y Sanción de las Actividades Energéticas y Mineras a cargo de Osinergmin, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 040-2017-OS-CD y la Resolución de Consejo Directivo N° 035-2018-OS/CD.

**SE RESUELVE:**

**Artículo 1°.- SANCIONAR a MINERA LAS BAMBAS S.A.** con una multa ascendente a noventa y siete con noventa centésimas (97.90) Unidades Impositivas Tributarias (UIT), vigentes a la fecha de pago, por infracción al literal a) del artículo 95° del Reglamento de Seguridad y Salud Ocupacional en Minería, aprobado por Decreto Supremo N° 024-2016-EM.

*Código de Pago de Infracción: 170016466901*

**Artículo 2°.-** Informar que el pago de la multa deberá realizarse dentro del plazo de quince (15) días hábiles contados a partir del día siguiente de notificada la presente Resolución.

**Artículo 3°.-** Disponer que el pago de la multa se realice en los bancos BCP, Interbank y Scotiabank con la referencia "MULTAS PAS" y banco BBVA con la referencia "OSINERGMIN MULTAS PAS", para lo cual deberá indicarse el Código de Pago de Infracción. Asimismo, deberá informar a Osinergmin en forma documentada el pago realizado.

**Artículo 4°.-** Una vez cancelada la multa, el equivalente al 30% de su importe deberá ser provisionado por la Gerencia de Administración y Finanzas de Osinergmin, en una cuenta especial, para fines de lo establecido en el artículo 14° de la Ley N° 28964.

Regístrese y comuníquese

Firmado  
Digitalmente por:  
HERRERA ROJAS  
Nancy Rosario FAU  
20376082114 hard.  
Fecha: 06/02/2019  
18:45:34

**Gerente de Supervisión Minera (e)**

<sup>14</sup> Corresponde al 15% del costo promedio de supervisión.

<sup>15</sup> Tipificación Rubro B, numeral 6.1.2: Hasta 250 UIT.

Valor de la Unidad Impositiva Tributaria (UIT) para el 2018 es S/. 4,150.00 – Decreto Supremo N° 380-2017-EF.