Boletín N° 10.789-15

Proyecto de ley, iniciado en moción de los Honorables Senadores señores Coloma, García Huidobro, Girardi, Letelier y Matta, para incorporar un inciso segundo, nuevo, al artículo 66 del decreto N° 1.157, de 1931, del Ministerio de Fomento, que fija texto definitivo de la Ley General de Ferrocarriles, con el objetivo de establecer la obligación para las empresas de ferrocarriles de disponer en los trenes medios de grabación para registrar incidencias en la vía férrea.

LEGISLACIÓN

Nuestro ordenamiento jurídico se ocupa del problema de la seguridad ferroviaria en diversos textos legales, reglamentos y otros tipos de normas como las que se ha dado internamente la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE).

De carácter legal sólo pueden mencionarse la Ley General de Ferrocarriles y la Ley N°19.170 de Administración de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, como cuerpos de leyes que tratan el tema de la seguridad ferroviaria en forma general. Cabe mencionar que la Ley General de Ferrocarriles data del año 1931 y, por lo tanto, muchas de sus normas no se encuentran adaptadas a las nuevas tecnologías.

Otros textos abordan la seguridad ferroviaria referido sólo a situaciones específicas, como es el caso del Código Penal que sanciona ilícitos que afectan la seguridad de las vías férreas o de los equipos ferroviarios, o como la Ley de Tránsito, que se ocupa de la seguridad en los cruces públicos.

No existe en nuestra legislación un texto único que norme específica y sistemáticamente todo el espectro de los problemas de la seguridad ferroviaria.[1]

El artículo 66 de la Ley General de Ferrocarriles dispone que la composición de los trenes se ajustará a los reglamentos que dicte el Presidente de la República, donde se establecerán, especialmente, "todas las condiciones que se estimen necesarias para la comodidad, seguridad y salubridad públicas."

Es en este artículo donde estimamos que debería incorporarse la obligación de las empresas de ferrocarriles de disponer en los trenes de su propiedad de medios de grabación para registrar los incidentes que se produzcan en la vía férrea con ocasión de los diversos traslados que realicen. Si bien, la norma transcrita señala que un reglamento dictado por el Presidente de la República establecerá las condiciones que se estimen necesarias para la seguridad, creemos que ante la pasividad de la autoridad reglamentaria resulta conveniente establecer la obligación por ley, sin perjuicio que sea un posteriormente un reglamento el que establezca en detalle su aplicación.

FUNDAMENTO DE LA MEDIDA

Entre los accidentes e incidentes relacionados con el ferrocarril, éstos suelen clasificarse entre internos y externos. Los primeros dicen relación con los equipos de los ferrocarriles y sus instalaciones y los segundos con aquellos que involucran a terceras personas.

Los accidentes externos son los de mayor ocurrencia y escapan del control de los ferrocarriles. Según el estudio encargado por el Ministerio de Transportes, "Análisis de la Seguridad en el Transporte Ferroviario"[2], del año 2008, los más frecuentes accidentes de este tipo son: el atropello de personas que transitan por la vía y las colisiones con vehículos viales en los cruces a nivel (cuando los sistemas de aviso funcionan correctamente).

Según el Anuario Estadístico de Tránsito 2014[3], elaborado por Carabineros de Chile, "el tipo de Accidente Ferroviario que presenta mayor valor absoluto es el atropello con 40 accidentes y 21 fallecidos, seguido por la colisión con 23 casos que arrojó 6 muertos.

El mismo informe de Carabineros sostiene que las principales causas de los Accidentes Ferroviarios corresponden a "Ebriedad del Peatón", con 10 casos, seguido por las causales "Desobedecer Señal Pare" con 9 casos y "Conducir no atento a las condiciones del tránsito" e "Imprudencia del peatón" con 8 siniestros cada uno. Sin embargo, según se puede observar en la Tabla que contiene el mismo Anuario, una importante cantidad de Accidentes Ferroviarios (12 casos) no se ha podido determinar la causa.

CAUSAS DE LOS ACCIDENTES FERROVIARIOS, REGISTRADOS EN EL ÁMBITO NACIONAL, DURANTE EL AÑO 2014.

CAUSAS	TOTAL
Conducir bajo la influencia del alcohol	1
Conducir no atento condiciones tránsito momento	8
No respetar derecho preferente paso vehículo	2
Ebriedad del pasajero	1
Peatón permanece en la calzada	2
Peatón cruza en forma sorpresiva o descuidada	7
Imprudencia del peatón	8
Ebriedad del peatón	10
Peatón cruza camino o carretera sin adoptar precauciones	1
Desobedecer señal pare	9
Velocidad no razonable ni prudente	1
Perdida control vehículo	1
Suicidio	1
Causas no determinadas	12
Otras causas	16
TOTAL	80

[1] "Análisis de la seguridad en el Transporte Ferroviario"; año 2008. Pág. 55.
http://www.subtrans.gob.cl/upload/estudios/Seguridad%20Ferroviaria-IF.pdf
[2] "Análisis de la seguridad en el Transporte Ferroviario"; año 2008. Pág. 9.
http://www.subtrans.gob.cl/upload/estudios/Seguridad%20Ferroviaria-IF.pdf
[3] "Anuario Estadístico de Tránsito"; año 2014. Pág. 10-11
http://www.ipsuss.cl/ipsuss/site/artic/20150519/asocfile/20150519192411/anuario_transito_2014.pdf

Al cuadro anterior podemos agregar casos concretos y más recientes en que no ha sido posible determinar la causa del accidente o cuya determinación sería más rápida si los trenes tuvieran sistemas de grabación.

En mayo de 2016, un joven de 27 años que se encontraba a la altura del kilómetro 1 del camino viejo entre Freire y Pitrufquén fue arrollado por un tren. Según consigna El Diario Austral de Temuco[4], "de acuerdo a versiones preliminares, el joven se habría encontrado durmiendo en la vía férrea", sin embargo, el hecho aún continúa siendo investigado por la Fiscalía.

Más reciente, en Concepción, la Radio Bío Bío titula: "Las dudas que abre muerte de arquitecto en Concepción"[5] . Durante junio de 2016 el cuerpo de un joven arquitecto de 29 años apareció a un costado de la vía férrea, y lo que inicialmente fue catalogado como atropello por un tren de carga, actualmente se encuentra en manos de la brigada de homicidios ante la posible participación de terceros.

Así como éstas, muchas de las causas que ocasionan los accidentes ocurridos en la vía férrea no logran determinarse con facilidad y en algunos casos, incluso, nunca logran dilucidarse.

Ante esto, la instalación de cámaras de seguridad en el exterior de los trenes, con el objetivo de registrar las incidencias que tengan lugar en la vía férrea durante el trayecto de viaje, resulta imprescindible como medio de prueba de mejor calidad para determinar las causas de los accidentes en las vías férreas cuando las circunstancias así lo requieran en tribunales.

POR TANTO, EN CONSIDERACIÓN DE LOS ANTECEDENTES EXPUESTOS, ES QUE VENIMOS EN PRESENTAR ANTE ESTE HONORABLE SENADO EL SIGUIENTE:

PROYECTO DE LEY:

ARTÍCULO ÚNICO: Incorpórese un nuevo inciso segundo al artículo 66 de la Ley General de Ferrocarriles, del siguiente tenor:

"Con todo, los trenes deberán disponer de medios de grabación, a través de cámaras de seguridad, que tengan los estándares de calidad suficientes para registrar las incidencias que tengan lugar en la vía férrea durante el trayecto del viaje. Las empresas de ferrocarriles deberán almacenar estas imágenes por un periodo mínimo de treinta días".

---

[4] http://www.soychile.cl/Temuco/Sociedad/2016/05/07/391831/En-el-hospital-de-Temuco-permanece-un-joven-que-perdio-sus-piernas-al-ser-atropellado-por-un-tren.aspx

[5] http://www.biobiochile.cl/noticias/nacional/region-del-bio-bio/2016/06/16/las-dudas-que-abre-muerte-de-arquitecto-en-concepcion-cercanos-comentaron-sospechas.shtml

ARTÍCULO TRANSITORIO: Las empresas de ferrocarriles deberán implementar los sistemas de grabación en un plazo de seis meses contados desde la publicación de esta ley.