

**Informe de Investigación
de Incidente Fatal****OR 2003-33-1****Conductor agrícola vuelca camión en zanja de riego y se ahoga****RESUMEN**

El 11 de octubre de 2003, un conductor de camión agrícola, hispano, de 20 años de edad, resultó muerto cuando su camión lleno de papas se volcó en una zanja de riego al borde del terreno de un rancho. El conductor había estado conduciendo el camión de papas durante dos semanas antes del incidente. El incidente ocurrió cerca de las 9:30 p.m., 13 horas después de que el conductor comenzara su turno en la mañana de su sexto día completo consecutivo. Hacía mucho viento y el día estaba nublado. El camión modelo 1970 no tenía cinturones de seguridad. El camión estaba viajando a una velocidad estimada de 15 a 25 mph en un camino de terrecería compactada, el camión avanzó por el suelo suelto del borde de la zanja y continuó por fuera del camino hasta que el vehículo se volcó y quedó con la cabina sumergida en el agua de la zanja. El agua tenía 4-7 pies de profundidad. Otro conductor que pasaba por el mismo camino vio que el camión de la víctima se volcó en la zanja y avisó al supervisor. Los rescatistas llamaron a un equipo de buceo al sitio para retirar el cadáver. La causa de muerte fue probable ahogamiento. El médico forense informó que el nivel de alcohol en la sangre de la víctima era 0,03 por ciento.

**CAUSA DE MUERTE:** Ahogamiento**RECOMENDACIONES**

- **Cuando conduzca a lo largo de un borde pronunciado, mantenga en todo momento la vista en el camino. Si se distrae, incluso momentáneamente, detenga el vehículo.**
- **No beba alcohol durante o inmediatamente antes de las horas de trabajo.**
- **Las empresas y los empleados deben estar alerta de los riesgos de la fatiga debida a horarios extendidos de trabajo.**

INTRODUCCIÓN

El 11 de octubre de 2003, un conductor de camión agrícola, hispano, de 20 años de edad, resultó muerto cuando su camión lleno de papas se volcó en una zanja de riego. Se avisó del incidente a OR-FACE por medio de un informe de noticioso el 14 de octubre. Este informe es producido a partir de la información proporcionada en el despacho de la policía local, OR-OSHA, el médico forense y los informes de los periódicos.

La empresa es un rancho, que se ocupa principalmente del cultivo, cosecha y empaque de papas. El rancho emplea 11 trabajadores de tiempo completo y hasta 20 empleados durante la temporada ocupada en el tiempo de cosecha. Los trabajadores eran en su mayoría hispanos, aunque había algunos conductores de camión no hispanos. La víctima llegó a Oregon proveniente de México 3 años antes del incidente. Durante el verano, trabajó en labores manuales en los terrenos del rancho, moviendo tuberías de riego. Había estado conduciendo un camión de papas durante unas dos semanas cuando ocurrió el incidente.

La víctima tenía experiencia como conductor de camión y había demostrado habilidad para controlar el camión mientras viajaba con el tractor por terrenos llenos de baches con carga completa y dando marcha atrás al camión hasta una banda para descargar en la bodega del rancho. Supuestamente, a los conductores se les advirtió sobre permanecer en caminos de terrecería compactada. Los conductores habían escuchado de incidentes con camiones que se salían de la carretera en otros ranchos, y era de “conocimiento general” que salir de la superficie del camino es extremadamente peligroso. El empleador no tenía un comité formal de seguridad para discutir y corregir los problemas de seguridad.

INVESTIGACIÓN

El conductor del camión de este incidente comenzó a trabajar a las 8:30 a.m. el sexto día de trabajo completo consecutivo. Después de una pausa en la mañana, una pausa para almorzar y un descanso prolongado alrededor de las 7 p.m., mas los intervalos entre cargas, al conductor se le entregó una carga completa de papas para terminar cerca de las 9:30 p.m. Estaba oscuro, hacía viento y estaba nublado. El trabajador condujo desde el terreno hasta una bodega, donde debían descargarse las papas. El camión era un Internacional 1970 de 2 toneladas, sin cinturones de seguridad.

El camión viajaba a una velocidad estimada de 15 a 25 mph en un camino de terrecería compactada, de 11 a 14 pies de ancho, al costado de una zanja de drenaje de riego que dividía el camino privado y los terrenos de una carretera pública. El camino de terrecería compactada era plano, recto y sin obstáculos. Las ruedas izquierdas del camión salieron del camino hacia el borde de tierra suelta junto a la zanja, y continuaron por fuera del camino hasta que el vehículo se volcó y quedo con las ruedas hacia arriba, con la cabina sumergida en el agua de la zanja. Supuestamente la zanja tiene hasta 8 pies de profundidad y el agua de 4 a 7 pies de profundidad. La víctima estaba a unos 4 pies por debajo de la superficie.

Otro conductor que pasaba a lo largo del mismo camino en dirección contraria no notó el camión en la zanja, pero después de cargar en el terreno a un ¼ de milla más adelante y regresar por el

mismo camino, notó rastros de viraje fuera de la carretera y vio al camión de la víctima volcado en la zanja. El trabajador detuvo a otro conductor que salía de los terrenos y ambos buscaron en la orilla de la zanja para ver si alguien había salido antes de comunicarse con el supervisor que operaba el tractor de cosecha en el terreno. El supervisor llamó a los rescatistas y fue al lugar de los hechos, donde entró al agua, abrió la puerta del conductor con ayuda de uno de los trabajadores y localizó a la víctima con la luz de una linterna. El supervisor concluyó que la víctima había muerto y no hizo nada más. Los rescatistas llamaron al sitio a un equipo de buceo para retirar el cadáver y confirmar que no había nadie más en el vehículo.

También se recuperó de la cabina del camión una caja vacía de 12 cervezas, dos latas vacías de cerveza, una lata de cerveza llena y dos latas vacías de soda. El médico forense informó que la concentración de alcohol en la sangre de la víctima era 0,03 por ciento.

RECOMENDACIONES/DISCUSIÓN

Recomendación #1. Cuando conduzca a lo largo de un borde pronunciado, mantenga en todo momento la vista en el camino. Si se distrae, incluso momentáneamente, detenga el vehículo.

Cuando esté conduciendo a lo largo de un borde pronunciado o de bordes sueltos, preste atención completa al camino. Mientras un investigador de OR-OSHA se encontraba investigando en el lugar de este incidente, otro camión cargado de papas que viajaba por el mismo camino se salió de la carretera y cayó a la zanja de riego. La velocidad estimada del camión era 10 mph. El conductor del segundo incidente afirmó que estaba momentáneamente distraído. El camión permaneció derecho porque la caja cargada de papas rompió las soldaduras de la puerta cuando el camión se volcó.

Recomendación #2. No beba alcohol durante o inmediatamente antes de las horas de trabajo.

El límite legal de concentración de alcohol en la sangre en Oregon es 0,08 por ciento, pero la National Highway Traffic Safety Administration (La Administración Nacional de Seguridad en Carreteras) define un incidente de tránsito como relacionado con alcohol cuando hay una concentración desde 0,01 por ciento. El alcohol representa un riesgo mayor para los conductores más jóvenes, debido a que estos tienen menos experiencia con el alcohol (tolerancia) o conduciendo.

Recomendación #3. Las empresas y los empleados deben estar alerta de los riesgos de la fatiga debida a horarios extendidos de trabajo.

La somnolencia y otras distracciones del conductor son factores comunes en los choques de vehículos motorizados. Los hombres jóvenes, entre 16 y 29 años, están en un riesgo más alto. En este grupo de edades, el sueño adecuado puede no ser una prioridad. El trabajo nocturno, el trabajo en horas extras y cualquier cantidad de alcohol aumentan el riesgo de somnolencia. La falta de experiencia y de familiaridad con el vehículo o con sus características de manejo contribuye al peligro.

REFERENCIAS

National Highway Traffic Safety Administration. (n.d.). *Drowsy driving and automobile crashes (Conducción con somnolencia y incidentes automovilísticos)*. Disponible en línea: www.nhtsa.dot.gov/people/injury/drowsy_driving1/Drowsy.html

Nelson, T.F., Isaac, N.E. & Graham, J.D. (n.d.). *Development and testing of countermeasures for fatigue related highway crashes: Focus group discussions with young males, shift workers, and shift work supervisors (Desarrollo y prueba de medidas contra los incidentes en carreteras relacionados con la fatiga: Discusiones en grupos de enfoque con hombres jóvenes, trabajadores por turnos y supervisores de trabajo por turnos)*. National Highway Traffic Safety Administration [DTNH22-96-H-05307]. Disponible en línea: www.nhtsa.dot.gov/people/injury/drowsy_driving1/listening/title.htm

National Highway Traffic Safety Administration. (2002). *Alcohol*.

Disponible en línea: <http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/pdf/nrd-30/NCSA/TSF2002/2002alcfacts.pdf>

National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism. (1994). *Alcohol alert (Alerta sobre el alcohol)*.

Disponible en línea: <http://www.niaaa.nih.gov/publications/aa25.htm>

National Institute for Occupational Safety and Health. (2004). *Overtime and extended work shifts: Recent finding on illnesses, injuries, and health behaviors (Horas extras y turnos extendidos de trabajo: Hallazgos recientes sobre enfermedades, lesiones y comportamientos saludables)* [Pub 2004-143]. Disponible en línea: <http://www.cdc.gov/niosh/publistd.html>

Para Ampliar la Información

Oregon Fatality Assessment and Control Evaluation (OR-FACE)
Center for Research on Occupational and Environmental Toxicology (CROET)
Oregon Health & Science University (OHSU)
3181 SW Sam Jackson Park, L606
Portland OR 97239-3098

Teléfono 503-494-2281
Correo Electrónico: orface@ohsu.edu
Sitio en Internet: www.ohsu.edu/croet/face/

CROET at OHSU llevará acabo Oregon FACE investigaciones a través de un acuerdo mutuo con el Instituto Nacional de Seguridad y Salud Ocupacional (NIOSH) División de Investigaciones de Seguridad. La meta de esta investigación es la prevención de lesiones fatales futuras en el trabajo por medio del estudio del medio ambiente laboral, el trabajador, la actividad, las herramientas, el intercambio fatal de energía y el papel de la gerencia en el control de la interacción de tales factores.

Los reportes de Oregon FACE so para proporcionar información, investigación, o control de lesiones laborales solamente. Las practicas de seguridad y salud podrían haber cambiado desde que se condujo la investigación y se completo el reporte. Las personas que necesiten información del cumplimiento de leyes deberán de de consultar con la agencia gubernamental apropiada.