



La responsabilidad de la empresa en el mantenimiento de su flota de vehículos

Comentario de sentencia de la Audiencia Provincial de Murcia, nº res. 391/2013

Departamento de Prevención y Desarrollo de Cultura de la Salud

Enrique Moreno Sánchez

Introducción

El **mantenimiento deficiente de la flota de vehículos** de las empresas es un factor importante en los **accidentes de tráfico asociados al trabajo**. En las operaciones de transporte por carretera, el mantenimiento de estos vehículos y otras cuestiones de seguridad vial laboral **deben integrarse** en la gestión de la prevención de riesgos laborales, la cual a su vez debe formar parte de la gestión diaria de las empresas.



Un **adecuado** mantenimiento del parque de vehículos reporta múltiples beneficios para empresas de cualquier tamaño y actividad, por ejemplo:

- Evita el **coste humano** y el impacto emocional provocado por la siniestralidad de tráfico laboral.
- Menos **días perdidos** debido a accidentes.
- Menos **vehículos retirados** de la circulación para efectuar reparaciones, y menores costos de mantenimiento.
- Menos **pedidos perdidos**.
- Menor necesidad de **investigación y seguimiento**.
- Reducción de la **contaminación** y aumento de la eficiencia de **consumo** de los vehículos.
- Los vehículos de empresa también proyectan la **imagen pública** de la compañía en la carretera.
- Evita las responsabilidades **administrativas, civiles y penales** ligadas a los accidentes de tráfico derivadas por un mantenimiento inadecuado del parque de vehículos de las empresas.

Responsabilidad de las empresas respecto a su flota de vehículos

Los **vehículos** que circulan por la red vial pública deben cumplir con las **disposiciones establecidas en la legislación** sobre tráfico, como son las inspecciones técnicas periódicas. La legislación en materia de seguridad y salud en el trabajo exige a los empresarios realizar evaluaciones de riesgo y tomar medidas apropiadas para garantizar la salud y la seguridad de sus empleados. Esto incluye a todos los conductores que lleven vehículos de la empresa, de alquiler, o suyos propios. También es de aplicación a los vehículos la **legislación en materia de seguridad y salud en el trabajo** en cuanto al uso de equipamiento de trabajo (R.D. 1215, de 18 de julio, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo).

En la práctica, esto quiere decir que hay que garantizar que los vehículos:

- **Sean aptos** para la finalidad para la que se emplean.
- Estén **diseñados** teniendo en cuenta la seguridad, equipándolos con **sistemas de seguridad** como frenado electrónico, indicadores de sobrecarga, limitadores de velocidad, etc.
- Se mantienen en **buen estado y son seguros**.

Gestión del mantenimiento de los vehículos

Las **medidas** para garantizar el buen mantenimiento de los vehículos deben **planificarse y organizarse** como cualquier otra actividad de gestión empresarial. Deben existir pautas y procedimientos claros sobre los que todos estén informados y que formen parte del trabajo diario. Garantizar que los vehículos tienen un mantenimiento adecuado implica:

- **Identificar** a las personas directamente responsables del mantenimiento.
- **Planificar** el mantenimiento de los vehículos; la empresa deberá definir los requisitos de mantenimiento. La frecuencia de los controles dependerá de las condiciones en las que se empleen los vehículos.
- **Controlar** el estado de los vehículos a diario.
- Los usuarios de los vehículos deben **informar** de cualquier problema durante el uso, de conformidad con procedimientos establecidos (por ejemplo, un formulario de comunicación de incidencias, o un formulario de solicitud de intervención en el vehículo, etc.)
- Una mayor **participación** del personal, que deberá realizar revisiones diarias y semanales de los vehículos. Algunas de las revisiones básicas a efectuar previas a un viaje serían: el estado de las lunas y espejos, el nivel de aceite, los neumáticos, los frenos, la dirección y las luces.
- **Instruir y formar** al personal sobre las pautas de mantenimiento y los procedimientos específicos para sus vehículos.
- **Insistir** en que los vehículos que sean propiedad de los propios conductores (denominada flota gris) se mantengan también en buen estado y se efectúe en ellos un mantenimiento periódico.

Descripción del accidente mortal causado por el reventón de una rueda del camión

Nuestros comentarios de la presente sentencia (recurso de apelación de la sentencia dictada por el Juzgado de lo Penal de Murcia) se centran en la resolución sobre **la responsabilidad o no del empresario de una empresa de reciclaje de piezas metálicas**, tras el **reventón del neumático** delantero izquierdo del **camión que conducía un trabajador** de la empresa, y que causó el **accidente mortal de éste**.

El trabajador fallecido era empleado por cuenta ajena de la empresa de recuperación y desguace de materiales metálicos, con la categoría profesional de Oficial 1ª conductor.

El accidente se produjo el 7 de mayo de 2004 sobre las 9 de la mañana, cuando el trabajador conducía un camión con peso máximo autorizado de 20.000 kg. por la autovía A-30 (Albacete-Cartagena) sentido Albacete, por el carril derecho de los dos existentes para el sentido de su marcha. En un momento determinado, el camión sufrió **la explosión** del neumático anterior izquierdo, **perdiendo la banda de rodadura**, dejando de funcionar el sistema de dirección, produciéndose **la pérdida de control** del camión, **saliéndose de la vía por el margen izquierdo** según su sentido de circulación, **chocando contra la valla de protección**



ondulada del citado margen, adentrándose en la mediana de tierra sin pavimentar e **invadiendo la calzada** destinada a la circulación en **sentido contrario, volcando** sobre su lateral derecho.

En ese momento, **recibió el impacto (en la caja de carga de su camión) de un camión articulado** que circulaba por el carril derecho de la Autovía A-30, en sentido Cartagena, cuyo conductor, al apercebirse de la presencia del camión accidentado, frenó y giró el volante a la derecha, **sin poder evitar la colisión** del vehículo.

El **camión volcado** de la empresa, a consecuencia del golpe recibido, **chocó contra la valla lateral** ondulada del margen derecho de la calzada sentido Cartagena, **hasta quedar detenido** en su posición final, quedando diseminada por la calzada la chatarra que transportaba.

Como consecuencia del último choque contra la valla lateral, **el trabajador accidentado salió despedido del interior de la cabina de su camión**, cayendo en la cuneta de la autovía (margen derecho de la calzada sentido Cartagena), **falleciendo a los pocos minutos por un traumatismo torácico abdominal**, a pesar de los esfuerzos realizados por los servicios de emergencias que acudieron al lugar del accidente.

Datos a tener en cuenta sobre las causas del accidente



Según la declaración de los dos agentes de la Guardia Civil de Tráfico que efectuaron las diligencias policiales (atestado policial e informe técnico), **el estado defectuoso de los neumáticos** del camión conducido por el trabajador fallecido, encontrándose en regular estado de conservación los neumáticos anterior derecho, posterior derecho y posterior izquierdo, y estando en **mal estado de conservación el neumático anterior izquierdo**, cuyo reventón fue la causa principal del accidente.

Según la sentencia, el referido estado de los neumáticos del camión accidentado manifestaba un **mantenimiento anómalo** de los mismos y su deficiente estado de conservación, al incumplir la empresa propietaria del mismo **la obligación de realizar la adecuada conservación y mantenimiento del vehículo**, a pesar de ser el **instrumento de trabajo que entregaba a los trabajadores** para el desempeño de sus funciones dentro de la actividad de la empresa.

En el informe técnico policial también se indicaba que no se observó infracción en cuanto a la velocidad del camión siniestrado (el tacógrafo permitió fijar que la velocidad del camión no sobrepasaba el límite legalmente establecido de 90 km/h al circular), y que era un tramo recto a nivel. Se concluye que **la causa principal del accidente fue motivado "al perder su conductor el control del mismo por pérdida de la banda de rodadura del neumático anterior izquierdo al reventar éste, no por un pinchazo o a consecuencia de impactar con la valla de protección de la mediana"**.

El camión siniestrado había pasado la obligatoria **Inspección Técnica de Vehículos (I.T.V.) un mes antes del accidente** (el 7 de abril de 2004). Sin embargo, dicha revisión **no acreditaba** que fuera realizada portando el camión los neumáticos que llevaba en el momento del siniestro.

No se hace ninguna referencia en la sentencia sobre **si el trabajador fallecido tenía enganchado el cinturón de seguridad** en el momento del impacto de su camión volcado con el otro camión articulado que circulaba por la A-30 en sentido Cartagena, y que motivó que saliera despedido del interior de la cabina, cayendo sobre la cuneta. Se puede intuir que pudo suceder esta circunstancia.

Por otra parte, la empresa dueña del camión siniestrado disponía de **un Plan de Prevención de Riesgos Laborales**, elaborado por el Servicio de Prevención Ajeno de ésta, en donde **no se contemplaban** los riesgos inherentes al puesto de trabajo que desempeñaba el trabajador fallecido, **ni tampoco constaba que hubiera recibido formación** e información de su puesto de trabajo.

Motivos alegados por la empresa para recurrir el fallo del Juzgado de lo Penal

En la presente sentencia, la empresa propietaria del camión siniestrado y empleadora del trabajador fallecido en el accidente laboral, formuló **recurso de apelación** del fallo del Juzgado de lo Penal de Murcia, en el que **se condenaba al dueño de ésta** como responsable del **delito de homicidio por imprudencia grave en concurso normativo con un delito contra el derecho de los trabajadores**, con la concurrencia de la atenuante de dilaciones indebidas, a la pena de dos años de prisión, y al pago la mitad de las costas. En dicho fallo, se absolvió al conductor del camión articulado que impactó sobre el camión siniestrado.

En este recurso de apelación, **el empresario condenado**, disconforme con el pronunciamiento judicial de la sentencia de instancia, **solicitaba la revocación del fallo** del Juzgado de lo Penal de Murcia, al considerar que la parte Juzgadora había incurrido en un **error en la valoración de la prueba** (la empresa negaba que la causa fuera el mal estado de los neumáticos, al haber superado el camión siniestrado la ITV un mes antes del accidente), **y que por ello se había producido una infracción del artículo 24 de la Constitución Española** en cuanto al principio de presunción de inocencia, y además se cometió una **infracción del artículo 142 del Código Penal** (sobre la imprudencia grave con resultado de muerte) **y del artículo 316 del citado Código Penal**, que remite a la legislación específica para determinar cuáles son las medidas de seguridad e higiene adecuadas para que los trabajadores desempeñen su actividad.

✓ Respecto al **principio de presunción de inocencia**:

En el presente recurso, el empresario condenado alegó que la Juzgadora habría incurrido en un error en la valoración de la prueba, al entender que la misma **sólo habría atendido al atestado** de la Guardia Civil y de ello **no se acreditaba su responsabilidad**, por cuanto el relato de los hechos acontecidos en el accidente se apoyaba en una serie de conjeturas y vaguedades impropias para fundar una condena. Refiere que **no existían pruebas directas ni indirectas** para justificar el reproche penal, y, por el contrario, **sí existían abundantes pruebas de descargo**:

- El inicial comportamiento procesal del empresario, considerando sólo una imprudencia leve.
- La existencia de la ITV del camión accidentado con periodo de validez del 7 de abril de 2004 al 7 de octubre de 2004, sólo un mes antes del accidente.
- La presentación de un informe de investigación del accidente que contestaba a un requerimiento judicial del Juzgado de lo Social, en el que se indicaba “que el accidente que le costó la vida al trabajador ocurrió cuando al pinchar una rueda del camión que conducía, volcó éste, lo que le provocó la muerte”.

- El informe de la Inspección de Trabajo en el que se señalaba que “no se aprecia infracción de medidas de seguridad con ocasión de este accidente”, y además porque la Acusación Particular no estimó oportuno citar al Inspector de Trabajo que firmó los informes exculpatorios.
- La documentación y certificaciones aportadas sobre el vehículo siniestrado, expresivas de un correcto control y mantenimiento.
- La actuación procesal inicial sostenida por el Ministerio Fiscal, contraria en todo momento al sostenimiento de la pretensión penal, y solicitando finalmente la absolución (en la causa penal instruida en el Juzgado de lo Penal de Murcia).
- La indicación de que el titular de la empresa dueña del camión era un familiar del empresario condenado, y no él.

✓ Respecto a la **posible infracción de los Art. 142 y 316 del Código Penal**:

El empresario alegó que **la empresa tenía desarrollado** el Plan de Prevención de Riesgos Laborales, que **la Inspección de Trabajo descartó la existencia de infracciones administrativas**, que no había cometido ninguna infracción de norma de cuidado, ni concurrían las exigencias requeridas por la jurisprudencia para la tipificación de la conducta imprudente, por lo que no se le podía atribuir una imprudencia grave.

También indicó que **el trabajador fallecido era el único conductor** del camión accidentado, que en todo caso éste habría concurrido en una supuesta **auto-puesta en peligro**, al ser el propio usuario del camión, y que **no habría realizado** adecuadamente **el control y supervisión del estado de los neumáticos**, ni había planteado queja o reclamación alguna al respecto, y, por lo tanto, era la persona quien mejor debía detectar y poner de manifiesto posibles incidencias en el mantenimiento del vehículo de la empresa.

Argumentos de la sentencia

Respecto a las alegaciones efectuadas por el empresario condenado, comentamos los fundamentos jurídicos de la sentencia:



- El **atestado** de la Guardia Civil de Tráfico, junto con el **Informe Técnico** emitido con relación al accidente por uno de ellos (combinado con el reportaje fotográfico y el croquis) concluyó como causa eficiente del accidente lo indicado anteriormente, “al perder su conductor el control del mismo por pérdida de la banda de rodadura del neumático anterior izquierdo”. Sobre ese atestado y ese informe **prestaron declaración en la vista oral sus emisores**, y no sólo se ratificaron en los mismos, sino que el agente que redactó el informe señaló como **única causa del accidente el reventón o estallido del neumático por su mal estado** (no por un pinchazo o a consecuencia de impactar con la valla de protección de la mediana).

- La parte Juzgadora dio una relevante trascendencia a la documentación relativa a la I.T.V., precisamente para entender que la **fecha cercana de su revisión** (el 7 de abril de 2004, un mes antes del accidente), lo que pondría de evidencia es que **la revisión técnica del camión no pudo ser pasada y superada con los neumáticos que llevaba el 7 de mayo de 2004**, dado que su estado de desgaste y mala conservación lo hubiera impedido. Con esa premisa concluye, de forma no irrazonable, que **pudo haber un cambio de neumáticos**.

En todo caso, lo relevante es que **la empresa propietaria del camión** para la que trabajaba el conductor fallecido, y que era utilizado como instrumento de trabajo, **era la responsable legal del estado del mismo**, de las **condiciones de uso**, y de **las medidas que asegurasen su debida utilización y conservación sin riesgo para el trabajador (y resto de usuarios de la vía)**. Esa documentación sobre la I.T.V. sólo permite identificar las características específicas de los neumáticos que ese camión utilizaba, pero no si los neumáticos que llevaba el camión el día del accidente eran con los que pudo pasar la revisión el 7 de abril de 2004, un mes antes de la fecha del accidente, especialmente cuando **uno de los elementos específicos de control de las I.T.V. son los neumáticos**, como elemento esencial de seguridad del vehículo, de modo relevante si éste es industrial (como era el caso). Por lo tanto, esos datos no debilitaban la conclusión alcanzada por la Juzgadora de instancia, antes al contrario, la reforzaban. Se consideró **demostrado que se cambiaron las ruedas** del camión con las que había pasado la inspección técnica de vehículos.

- La parte Juzgadora también **excluyó de valor** la información derivada de la Inspección de Trabajo, que **no apreció infracción de las medidas de seguridad** con ocasión del accidente, y sobre la que el empresario insistía y en la que intentaba fundar su tesis exculpatoria.

Respecto a la documentación remitida por la Inspección de Trabajo, el informe de ésta era de fecha 14 de mayo de 2004, en el que **sólo se tuvo en consideración el atestado** de la Guardia Civil de Tráfico, no el Informe Técnico, de fecha posterior, por ellos emitido, de ahí su irrelevancia, además de recoger de forma algo contradictoria la forma en la que se produjo el accidente. Se consideró **proceder a una abstención administrativa** (la Inspección de Trabajo no sancionó a la empresa), **hasta tanto no se resolviera el contencioso-judicial** sobre los hechos.

- Respecto al informe de investigación de accidente que presentó el empresario condenado, y que indicaba que el accidente ocurrió al pinchar una rueda del camión, **la indicación de un supuesto "pinchazo" no es recogida ni en el Atestado de la Guardia Civil ni en el Informe Técnico**, que hablan de estallido y de reventón, **achacando la causa al mal estado de conservación de los neumáticos** del camión (recordemos, instrumento de trabajo de la empresa con el que el trabajador/conductor realizaba su labor), en ningún momento a un objeto que pudiera, encontrándose en la calzada, originar pinchazo alguno.

Aquí podemos precisar que **la parte juzgadora no creyó en la posibilidad de que se hubiera producido un pinchazo** del neumático anterior izquierdo (como intentaba demostrar la defensa del empresario).

- Respecto a **la gravedad de la conducta del empresario** (antes hemos comentado que en el inicio del proceso judicial únicamente se consideró su conducta como imprudencia leve), se recogió con claridad en la sentencia de instancia, donde **se apreció una absoluta desatención** a las medidas de seguridad que debió adoptar, respecto a las actividades de alto riesgo que entrañaba el mal estado

de los neumáticos del camión (**incumplimiento grave de la normativa laboral y de seguridad vial** aplicable).

Nadie mejor que el propio empresario conocía, por razón de su labor empresarial, el peligro que suponía hacer circular un camión con las bandas de rodadura de los neumáticos en mal estado, ya que la carga del camión era chatarra (significativa por su peso, distribución y riesgo generado por su transporte), por lo que los **elementos de seguridad del vehículo constituyen una premisa inexcusable** para una circulación y conducción segura por una carretera con una alta densidad circulatoria, que no sólo podía afectar a su trabajador, sino al resto de usuarios de la vía.



Entre estos **elementos de seguridad activa fundamentales se encuentran los neumáticos**, al constituir el **factor de adherencia del vehículo a la calzada**, y su influencia en todo el sistema de conducción, dirección, control y frenado de éste.

Esta **grave omisión de sus obligaciones** se demostraron incluso, que pese a tener conocimiento del estado de los neumáticos, como señala la parte juzgadora de instancia en su sentencia, facilitó otros para así poder superar la revisión de la I.T.V., y tras ello volver a utilizar en el camión neumáticos en mal estado. Incluso en la vista oral, **el empresario acusado** señaló que diariamente revisaba el camión, lo cual refuerza aún más el fundamento de gravedad de su conducta, al ser el administrador de facto de la empresa, y **era él quien revisaba y controlaba directamente el camión**. Por este motivo, se consideró que la imprudencia merecía la calificación de grave (y por lo tanto, calificable de delito) y no de leve (tipificable como falta).

- Respecto a la **conurrencia de culpa del trabajador fallecido**, la empresa intentó hacer valer el argumento de que el trabajador era el único conductor del camión accidentado, y por lo tanto, quién mejor debía detectar y poner de manifiesto posibles incidencias en el mantenimiento del vehículo. Sin embargo, **la parte juzgadora valoró más la propia declaración del empresario**, donde en la vista oral dijo en un principio que era él quien revisaba y controlaba directamente el camión, que tuvo que ser él mismo el responsable del cambio de ruedas después de pasar la ITV, y que en el informe técnico policial, donde se indicaba que el accidente se produjo en tramo recto, a nivel, el tacógrafo fijó que la velocidad del camión no sobrepasaba el límite legalmente establecido de 90 km/h al circular, por lo que **ni por las circunstancias de la conducción, ni por otra actuación atribuible exclusivamente al trabajador/conductor fallecido** (como pudiera ser un exceso de velocidad que elevara el riesgo), **puede obtenerse una disminución del grado de reproche** atribuible al acusado.

En este sentido cabe recordar, en nuestros comentarios de meses anteriores, que **la jurisprudencia declara** en varias sentencias que **en las relaciones laborales impera la necesidad de proteger al trabajador incluso frente a sus propias conductas inadecuadas o incorrectas**.

- En cuanto al **Ministerio Fiscal**, se excluyó la actuación de éste, quien es cierto que mantuvo en todo momento una actitud contraria a formular acusación, aunque **cambió de opinión en función del cariz que iba tomando la valoración de la parte Juzgadora**, y en el momento de contestar el recurso

de apelación del empresario condenado, impugnó éste y solicitó la confirmación de la sentencia recurrida.

- Respecto a la **modalidad y actividad preventiva de la empresa**, a pesar de que en el Plan de prevención no se contemplaban los riesgos inherentes al puesto de trabajo que desempeñaba el trabajador fallecido, sin que, por otro lado, constara que se había informado al mismo sobre los riesgos que asumía con su trabajo, no se produjo la imputación del técnico de prevención del Servicio de Prevención Ajeno contratado por la empresa, **prevaleció la omisión del empresario** de sus obligaciones en materia preventiva.
- Para finalizar, respecto a que **el empresario sea el sujeto activo del delito** por el que ha resultado condenado, se indicó que éste compareció como representante legal de la empresa dueña del camión siniestrado (en mayo y junio de 2004) ante el Juzgado de Instrucción, y en su declaración como imputado en febrero de 2006, con intervención del Letrado que le defendió en el juicio, se atribuyó y refirió labores de administrador/responsable de la empresa titular del vehículo y para la que trabajaba el conductor fallecido. A ello cabe añadir que en la vista oral, el acusado **admitió que su hijo aparecía como titular formal de la empresa, pero era él el que en lo que afectaba al control del camión** (extremo de interés), supervisaba el estado del mismo. Esto demuestra que era el acusado quien realmente administraba la empresa.

Fallo de la sentencia

En el fallo de la presente sentencia, **se desestima el recurso de apelación interpuesto por la representación procesal del empresario** de la empresa dueña del camión siniestrado, contra la sentencia dictada en octubre de 2012 por el Juzgado de lo Penal de Murcia, **y confirma dicha resolución**, en el que se condena al empresario a dos años de prisión y al pago de la mitad de las costas como responsable de un delito de **homicidio por imprudencia grave en concurso normativo con un delito contra el derecho de los trabajadores**.



En la presente sentencia se consideró que **concurría una situación de riesgo grave e inminente** para el trabajador, conocida, tolerada y provocada por el empresario, a través de la supuesta sustitución de los neumáticos por otros en estado regular y mal estado de conservación.

Este fallo de la presente sentencia pone de manifiesto la importancia de **asegurar el adecuado mantenimiento de los equipos de trabajo**, definiendo de forma precisa, a quién corresponde la supervisión de su estado de conservación.

Esperamos que los comentarios de la presente sentencia contribuyan a concienciar en la mejora las condiciones de trabajo, concretamente en la **gestión del mantenimiento del parque de vehículos de las empresas**, integrándose en la gestión diaria de la prevención de riesgos laborales de todas las organizaciones.

LA MISIÓN de **Fraternidad-Muprespa**, es restablecer la salud de los trabajadores de nuestras empresas asociadas y proporcionar las prestaciones económicas con la mejor atención y garantía.

LA VISIÓN de **Fraternidad-Muprespa**, es ofrecer un servicio cercano, ágil y profesional a los trabajadores, empresarios y autónomos de nuestra Mutua.

Consulte alcance y certificados: fraternidad.com/certificados

INTEGRACION



**Mutua Colaboradora con la
Seguridad Social, 275.**

Fraternidad-Muprespa

Plaza Cánovas del Castillo, nº. 3,
28014 Madrid



Urgencias: **900 269 269**
Contacto: **914 183 240/902 363 860**

fraternidad.com

[Contacte con nosotros](#)

