

PUDO HABERSE EVITADO

BASE DE ACCIDENTES DE TRABAJO INVESTIGADOS

ATROPELLO MORTAL DURANTE MANIOBRA EN VERTEDERO



Junta de Andalucía
Consejería de Empleo
Empresa y Trabajo Autónomo

RESUMEN

Al colocar una eslinga para desatascar un camión embarrado, este se liberó bruscamente y atropelló en marcha atrás al trabajador, causándole la muerte.

DATOS DEL ACCIDENTE

Codificación según parte de accidente de trabajo — Sistema DELTA

DATO	CÓDIGO	TEXTO
Actividad económica (CNAE)	412	Construcción de edificios
Actividad física específica	43	Fijar, colgar, izar, instalar
Desviación	42	Pérdida de control de medio de transporte
Forma (contacto, modalidad de la lesión)	44	Golpe contra un vehículos – trabajador inmóvil
Agente material de la actividad física	11050100	Cordaje textil, eslingas
Agente material de la desviación	12010100	Camiones remolque, semirremolque - de carga
Agente material causante de la lesión	11040103	Contenedores basculantes

DESCRIPCIÓN

TRABAJO QUE REALIZABA

Ruperto, de 32 años, trabajaba como conductor para una pequeña empresa de construcción subcontratada por la empresa principal concesionaria de una planta de tratamiento de residuos. Su labor consistía en transportar en camión los residuos no aptos o no recuperables para su tratamiento hasta una zona de vertedero.

Aunque la empresa concesionaria realizaba la actividad principal con sus propios trabajadores y vehículos, el transporte de residuos se efectuaba habitualmente bajo la supervisión del encargado de planta, perteneciente a la empresa principal. Por su parte, el compactado de los vertidos con bulldozer lo llevaba a cabo otra subcontrata.



Zona de vertido donde se produjo el accidente, con el camión basculante y el bulldozer utilizados en la maniobra de desatasco. Se aprecian las condiciones del terreno embarrado.

A las 6:30 de la mañana, los vehículos estaban realizando las tareas de descarga. Transitaban por los viales internos de la planta, que se encontraban señalizados y compactados para permitir la circulación hasta el compartimento donde se depositaban los residuos. En la zona de maniobra de descarga se disponía de una torre móvil de iluminación para mejorar las condiciones de visibilidad.



ACCIDENTE

Al acercarse a la zona de descarga, el conductor tuvo que realizar una maniobra de marcha atrás y el camión se salió de la superficie compactada habilitada para las maniobras, quedando atascado en una zona embarrada a causa de las lluvias de los días anteriores.

Las ruedas patinaban y se hundían cada vez más en el barro. Ante esta situación, solicitó ayuda al conductor de un bulldozer que se encontraba en las proximidades para que lo remolcara. A través de la emisora pidieron que le llevaran una eslinga, que a los pocos minutos le entregó el propio Ruperto.

El bulldozer se posicionó detrás del camión y ambas máquinas se unieron mediante la eslinga. Al no quedar bien sujeta, o por alguna otra circunstancia, Ruperto se situó en la zona de riesgo para recolocarla. En ese momento, el camión ganó repentinamente adherencia y se desplazó bruscamente hacia atrás, bien por liberar barro acumulado en las ruedas, al tensarse la eslinga o, posiblemente, por haberse activado la tracción total. El golpe fue tan violento que alcanzó a Ruperto en la nuca, causándole la muerte de forma inmediata. Tras el accidente, el camión consiguió salir de la zona embarrada por sus propios medios.

CIRCUNSTANCIAS RELEVANTES

■ La empresa concesionaria había facilitado a los contratistas y subcontratistas un documento de información e instrucciones relativas a los riesgos existentes en el centro de trabajo, así como a las medidas de protección y prevención a aplicar. En relación con el transporte interno de contenedores, se indicaba que cualquier incidencia detectada debía comunicarse al encargado de la empresa principal.

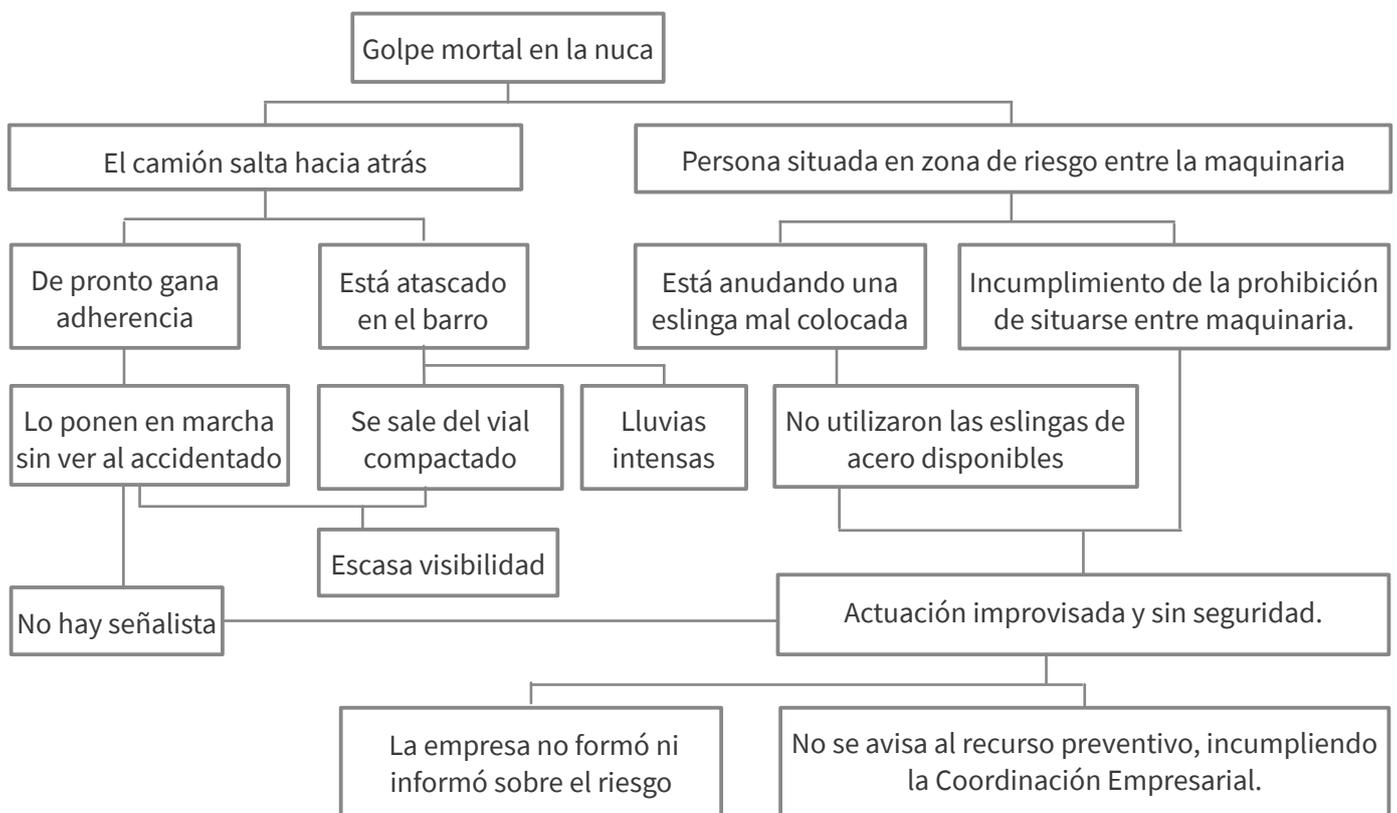
■ Asimismo, existía un documento específico para Contratistas y Subcontratistas en el que se recogía la obligación de “informar inmediatamente al superior jerárquico de cualquier situación que, a su juicio y por motivos razonables, suponga un riesgo para la seguridad y salud de los trabajadores”.



■ Por otro lado, en la Evaluación de Riesgos de la empresa para la que trabajaba Ruperto se contemplaba el riesgo de atropello, estableciéndose expresamente la prohibición de abandonar la máquina en las zonas de trabajo. Sin embargo, no se preveía ni describía la hipótesis de un atasco en barro ni el protocolo de actuación específico para resolver este tipo de situaciones.

CAUSAS

En el siguiente esquema se resumen los factores encadenados que originaron el accidente.



PUDO HABERSE EVITADO

RESPONSABILIDAD DEL EMPRESARIO

Este accidente probablemente se habría evitado si la empresa que contrató a Ruperto hubiera cumplido adecuadamente con su obligación de formación e información en materia de prevención de riesgos, especialmente respecto al riesgo concreto que originó el suceso. La empresa había evaluado los riesgos y establecido medidas preventivas —al menos sobre el papel—, contemplando expresamente no realizar remolcados de vehículos ni permitir la presencia de operarios en las inmediaciones de las máquinas en funcionamiento. Sin embargo, no trasladó esa información correctamente a sus camioneros.

La actuación de los trabajadores no fue una imprudencia temeraria, sino un intento de resolver la incidencia con los medios de los que disponían en ese momento. Sin embargo, esa decisión improvisada, en ausencia de un procedimiento establecido y conocido para actuar ante este tipo de situaciones, generó una situación de grave riesgo.

El informe de investigación recomendó mejorar la iluminación en la zona de vertido, incorporando torres con mayor potencia lumínica para garantizar la visibilidad de los viales de acceso y delimitar claramente las zonas compactadas.

Si bien existía un documento que establecía la obligación de comunicar cualquier “incidente al superior jerárquico”, se alegó que dicha instrucción se presentaba de forma demasiado genérica, sin concretar cómo actuar ante incidencias específicas como la que ocurrió.

El accidente se habría evitado con un método de trabajo seguro, previamente definido y conocido, que eliminara la improvisación, considerando además la potencia y peligrosidad de los vehículos y maquinaria empleados, así como las condiciones particulares de la actividad, parcialmente en horario nocturno y con terreno embarrado.



Igualmente, se habría evitado si se hubiera respetado lo dispuesto en el documento de Coordinación de Actividades Empresariales, que obligaba a comunicar cualquier incidencia al encargado para su traslado a la empresa principal. Aunque los conductores habían firmado haber recibido esta información, resultó evidente que no estaba plenamente asimilada ni incorporada a la forma habitual de trabajar.

PROCESO JUDICIAL

SANCIONES:

La Inspección de Trabajo impuso sanción y un recargo del 30 % sobre las prestaciones a la empresa contratista por deficiencias preventivas:

- Ausencia de formación específica para maniobras de este tipo.
- Falta de un protocolo específico para desatascos, a pesar de ser maniobras frecuentes en el desarrollo de la actividad.
- Deficiencias en la coordinación durante la intervención.

Se descartó responsabilidad de la empresa principal y del bulldozer, al no poder acreditarse incumplimientos preventivos graves directamente atribuibles a ellas en los hechos concretos, si bien se reconocieron carencias en la coordinación general.

RECURSOS:

Tanto la empresa contratista como la familia de Ru-perto interpusieron recurso.

- La familia solicitó incrementar el recargo al 50 %.
- La contratista pidió su exoneración o, subsidiariamente, el reparto de responsabilidad con las otras empresas.

El Tribunal desestimó ambos recursos:

- Ratificó la responsabilidad exclusiva de la contratista.
- Confirmó el recargo del 30 %, estimándolo proporcionado a la gravedad de las infracciones constatadas.

Puede consultarse la sentencia íntegra en el siguiente enlace:

[Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía](#)

Cláusula de Exención de Responsabilidad

La información que se ofrece tiene carácter meramente divulgativo. La Consejería de Empleo, Empresa y Trabajo Autónomo no se hace responsable de algún posible error u omisión en el análisis de los accidentes investigados y la atribución de las causas. Aunque basados en accidentes reales, se han modificado determinados aspectos para ser más didáctico, evitando la identificación de los hechos reales. Las imágenes no tienen por qué corresponderse con las del accidente real.