



**UNIVERSITAT JAUME I - CASTELLÓN**

Departamento de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social

**“LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES  
EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA  
DE MERCANCÍAS PELIGROSAS”**

**TESIS DOCTORAL**

Presentada por:  
D. Francisco Trujillo Pons

Dirigida por:  
Dra. A. Vicente Palacio  
Dr. V. Esteve Cano

**Castellón de la Plana  
2013**



# SUMARIO

|                   |   |
|-------------------|---|
| ABREVIATURAS..... | 7 |
|-------------------|---|

## CAPITULO PRIMERO CUESTIONES GENERALES

|   |     |
|---|-----|
| 1. INTRODUCCIÓN. PRESENTACIÓN DEL SECTOR.....   | 12  |
| 2. NORMATIVA APLICABLE. UN ENFOQUE PRELIMINAR .....   | 19  |
| 3. LA NEGOCIACIÓN COLECTIVA EN EL SECTOR .....  | 30  |
| 4. DEFINICIÓN DE “MERCANCÍA PELIGROSA”. CLASIFICACIÓN DE LAS SUSTANCIAS<br>PELIGROSAS. ....   | 31  |
| 5. TIPOLOGÍA DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES DE MERCANCÍAS PELIGROSAS..   | 37  |
| 6. EL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS. ALGUNOS<br>ASPECTOS RELEVANTES DESDE LA PERSPECTIVA PREVENTIVA.....   | 45  |
| 6.1. La carta de porte .....  | 57  |
| 7. SUJETOS QUE PARTICIPAN EN LA ACTIVIDAD. IMPLICACIONES EN MATERIA<br>PREVENTIVA.....  | 65  |
| 7.1. Transportista o porteador y su definición a efectos preventivos.....   | 72  |
| 7.1.1. Necesaria habilitación para ejercer como empresario transportista.....   | 80  |
| 7.1.2. Cumplimiento de requisitos previos para el futuro poseedor de la autorización<br>administrativa .....  | 85  |
| 7.1.3. Autorizaciones de transportes internacionales de mercancías y transportes<br>privados complementarios .....  | 91  |
| 7.1.4. Distintas configuraciones jurídicas de la empresa transportista.....   | 94  |
| 7.2. Operador de transporte o intermediario .....   | 98  |
| 7.2.1. Necesaria autorización para operar como intermediarios del transporte.<br>Perspectiva preventiva.....  | 99  |
| 7.2.2. Agencia de transporte y transitario .....  | 101 |
| 7.2.3. Almacenista-distribuidor.....  | 103 |
| 7.3. Cargador o remitente. Expedidor. Embalador y Llenador. Una clarificación conceptual<br>de términos y su papel específico en la actividad.....                  | 104 |
| 7.4. Destinatario o consignatario. Descargador de mercancías peligrosas.....  | 115 |
| 7.5. El conductor del vehículo acondicionado. Sujeto que materializa el transporte de<br>mercancías peligrosas por carretera.....                                   | 119 |
| 7.5.1. Trabajadores autónomos del sector del transporte de mercancías<br>peligrosas por carretera. ....   | 124 |
| 7.5.1.1. <i>El TRADE una nueva figura de autónomo. Su participación como<br/>        transportista de mercancías peligrosas por carretera .....</i>                 | 128 |
| 7.5.1.2. <i>Consecuencias del trabajo por cuenta propia en materia preventiva: una<br/>        primera aproximación .....</i>                                       | 132 |
| 7.6. Ayudantes.....   | 137 |
| 7.7. Personal encargado de acometer las operaciones de carga y descarga<br>de las mercancías peligrosas en los centros o instalaciones establecidas al efecto ..... | 141 |
| 7.7.1. El personal de movimiento ex II Acuerdo General para las Empresas de<br>Transporte de Mercancías por Carretera.....  | 145 |
| 7.8. Consejero de Seguridad.....  | 149 |
| 7.9. Fabricantes, importadores y suministradores de sustancias químicas y de equipos de<br>trabajo.....   | 156 |

## **CAPÍTULO SEGUNDO**

### **FORMACIÓN EN MATERIA PREVENTIVA: FORMACIÓN GENERAL Y ESPECÍFICA**

|   |     |
|---|-----|
| 1. FORMACIÓN GENERAL EN MATERIA PREVENTIVA DE LOS SUJETOS IMPLICADOS EN LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA Y EN LAS OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA DE ÉSTAS.....                 | 159 |
| 1.1. Conductores de vehículos con mercancías peligrosas .....   | 167 |
| 1.1.1. <i>La nueva formación de los conductores de mercancías como acceso como para la prosecución de la actividad de conducción. El Certificado de Aptitud Profesional (CAP)</i> .....                           | 169 |
| 1.1.2. <i>Cualificación inicial: ordinaria o acelerada. Consecución del certificado o carnet ADR</i> .....  | 174 |
| 1.1.3. <i>Formación continua o de reciclaje</i> .....   | 177 |
| 1.1.4. <i>Tarjeta de cualificación del conductor de mercancías</i> .....  | 182 |
| 1.1.5. <i>Autorización específica habilitante para el transporte de mercancías peligrosas por carretera. ADR y Reglamento General de Conductores 2009</i> .....   | 184 |
| 1.1.6. <i>Centros de formación habilitados</i> .....  | 195 |
| 1.1.7. <i>Consideraciones a destacar tras el Certificado de Aptitud Profesional (CAP) y la autorización habilitante para el conductor de mercancías peligrosas por carretera (certificado o carnet ADR)</i> ..... | 199 |
| 2. FORMACIÓN ESPECÍFICA EN MATERIA DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES SEGÚN DERIVADA DE LA REGULACIÓN DE LA LPRL .....  | 202 |
| 3. EXIGENCIAS FORMATIVAS PARA LA PERSONA QUE DESEE EJERCER PROFESIONALMENTE COMO CONSEJERO DE SEGURIDAD.....  | 206 |

## **CAPÍTULO TERCERO**

### **TIEMPO DE TRABAJO**

|   |     |
|---|-----|
| 1. LA IMPORTANCIA DE LA ORDENACIÓN DEL TIEMPO DE TRABAJO EN EL SECTOR Y SU RELEVANCIA EN LA EVITACIÓN DE LOS RIESGOS LABORALES DEL CONDUCTOR PROFESIONAL DE MERCANCÍAS PELIGROSAS .....   | 211 |
| 2. REGULACIÓN DE LA JORNADA DE TRABAJO EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA. TIEMPO DE TRABAJO EFECTIVO Y TIEMPO DE PRESENCIA.....                                     | 219 |
| 2.1. Normas concernientes al tiempo de trabajo y períodos de descanso. La conflictividad en torno a la exclusión de los transportistas autónomos .....                                    | 219 |
| 2.2. Tiempo de trabajo efectivo y tiempo de presencia .....   | 230 |
| 3. LA RELEVANCIA DEL TIEMPO DE TRABAJO EN EL COLECTIVO DE LOS TRABAJADORES AUTÓNOMOS DEL SECTOR DEL TRANSPORTE. LOS TRABAJADORES AUTÓNOMOS ECONÓMICAMENTE DEPENDIENTES (TRADE) .....      | 239 |
| 4. CONTROL DE LOS TIEMPOS DE TRABAJO Y PERÍODOS DE DESCANSO. INSPECCIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE .....  | 241 |
| 5. INFRACCIONES RELATIVAS AL TIEMPO DE TRABAJO. DIFERENCIAS ENTRE LA LOTT Y LA LISOS .....  | 245 |
| 6. LA OBLIGATORIA INSTALACIÓN EN EL VEHÍCULO DE MERCANCÍAS DEL TACÓGRAFO DIGITAL. SU CONEXIÓN DIRECTA CON EL CONTROL DE LOS TIEMPOS DE TRABAJO Y PERÍODOS DE DESCANSO DEL CONDUCTOR ..... | 249 |

## **CAPÍTULO CUARTO OBLIGACIONES PREVENTIVAS**

|  |     |
|--|-----|
| 1. LA LPRL EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA Y SU CONOCIDA PROBLEMÁTICA RESPECTO AL TRANSPORTISTA AUTÓNOMO Y TRADE'S .....   | 256 |
| 2. PLANIFICACIÓN DE LA ACTIVIDAD PREVENTIVA .....  | 266 |
| 3. MODALIDADES PREVENTIVAS. ORGANIZACIÓN DE LOS RECURSOS PREVENTIVOS EN LAS EMPRESAS DEL SECTOR.....   | 276 |
| 4. DEBERES DE INFORMACIÓN, CONSULTA Y PARTICIPACIÓN DE LOS TRABAJADORES .....  | 288 |
| 5. LA OBLIGACIÓN DE FORMACIÓN EN MATERIA DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES .....  | 293 |
| 6. EQUIPOS DE TRABAJO Y MEDIOS DE PROTECCIÓN .....   | 295 |
| 7. MEDIDAS A ADOPTAR POR PARTE DE LAS EMPRESAS DEL SECTOR DE ACTIVIDAD EN SUPUESTOS DE EMERGENCIA Y DE RIESGO GRAVE E INMINENTE. ACCIDENTES GRAVES. PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN ANTE ACCIDENTES Y AVERÍAS EN LA CARRETERA ..... | 301 |
| 7.1. Accidentes graves .....   | 306 |
| 7.2. El plan de actuación especial. El papel del conductor profesional y su/s ayudante/s. Protección Civil ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera .....                        | 312 |
| 7.3. Instrucciones escritas para el conductor y las fichas de datos de seguridad .....   | 322 |
| 8. EVALUACIÓN DE LOS RIESGOS GENERALES EN VIRTUD DE LA LPRL Y DEL REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE PREVENCIÓN.....   | 327 |
| 8.1. Evaluación de los riesgos específicos de los puestos de trabajo que se derivan con ocasión de las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera .....  | 336 |
| 8.1.1. Riesgos específicos del conductor profesional de mercancías peligrosas .....  | 341 |
| 8.1.2. Accidentes de tráfico en los que se ven envueltos mercancías peligrosas. Unos breves apuntes acerca de su evitación y factores que los provocan .....   | 358 |
| 8.1.3 Restricciones en la carretera. Red de Itinerarios para Mercancías Peligrosas (RIMP). Excepciones para las CC.AA. del País Vasco y Cataluña. Túnel de Somport ..  | 371 |
| 8.1.3.1. Particularidades en las CC.AA. del País Vasco y Cataluña .....  | 377 |
| 8.1.3.2. Restricciones concretas en el tránsito por el túnel de Somport (Zaragoza).....  | 379 |
| 8.1.4. Riesgos específicos que entrañan las operaciones de carga y descarga de mercancías peligrosas .....   | 384 |
| 8.1.4.1. Consideraciones para las empresas cargadoras o descargadoras de mercancías peligrosas. Prevención de riesgos en las instalaciones de carga y descarga: los lugares de trabajo.....                                    | 389 |
| 8.1.4.2. Sujetos responsables de acometer las operaciones de carga de mercancías peligrosas y de descargas de éstas de los vehículos acondicionados .....  | 393 |
| 8.1.4.3. Normas generales y específicas establecidas para las operaciones de carga y descarga .....  | 395 |
| 8.1.4.4. Riesgos específicos del personal responsable de acometer operaciones de carga o descarga de mercancías peligrosas .....   | 401 |
| 9. VIGILANCIA DE LA SALUD.....   | 406 |

**CAPÍTULO QUINTO**  
**PRESCRIPCIONES TÉCNICAS CONCERNIENTES A LOS VEHÍCULOS**  
**ACONDICIONADOS PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS**  
**PELIGROSAS POR CARRETERA**

|  |     |
|--|-----|
| 1. PRESCRIPCIONES NORMATIVAS EN TORNO A LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS: EL CAMIÓN COMO EQUIPO DE TRABAJO ..... | 416 |
| 1.1. Señalización de los vehículos de mercancías peligrosas .....  | 425 |
| 1.2. Especificaciones relativas a los paneles naranja .....  | 432 |
| 1.2.1. Significado de los números de identificación del peligro .....  | 433 |
| 1.2.2. Innovación tecnológica aplicable al sector .....  | 436 |
| 2. CLASIFICACIÓN, ETIQUETADO Y ENVASADO SUSTANCIAS Y PREPARADOS PELIGROSOS .....   | 438 |
| 2.1. Clasificación, etiquetado y envasado de sustancias y preparados peligrosas de utilización en el trabajo .....                   | 438 |
| 2. 2. Etiquetado de los bultos .....   | 444 |
| 3. ENVASES, EMBALAJES, GRANDES RECIPIENTES PARA GRANEL (GRG) Y GRANDES EMBALAJES .....   | 447 |

**CAPÍTULO SEXTO**  
**RESPONSABILIDADES**

|  |     |
|--|-----|
| 1. UNA IMPRESCINDIBLE CLARIFICACIÓN CONCEPTUAL EN RELACIÓN CON LOS SUJETOS INTERVINIENTES EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE. LA FALTA DE COINCIDENCIA DE LAS CATEGORÍAS SUBJETIVAS IMPLICADAS ..... | 457 |
| 2. EL MARCO NORMATIVO DE LAS RESPONSABILIDADES. UNA PRIMERA APROXIMACIÓN .....   | 462 |
| 3. DELIMITACIÓN DE LAS COMPETENCIAS SANCIONADORAS. LA INSPECCIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE Y LA INSPECCIÓN DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL... ..  | 466 |
| 4. UNA VISIÓN MÁS PARTICULAR: LAS RESPONSABILIDADES ADMINISTRATIVAS DE LOS TITULARES DE LAS ACTIVIDADES DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA Y DE CARGA Y DESCARGA DE ESTAS .....        | 471 |
| 5. RESPONSABILIDAD DEL CARGADOR .....  | 474 |
| 6. RESPONSABILIDAD EMPRESARIAL EN MATERIA DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES. RECARGO DE PRESTACIONES POR FALTA DE MEDIDAS DE SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO .....                                    | 477 |
| 7. CONJUNTO DE RESPONSABILIDADES QUE SE DERIVAN DE LA INAPLICACIÓN DE LA NORMATIVA EN MATERIA DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES .....   | 480 |
| 7.1. Conjunto de infracciones relativas al transporte de mercancías peligrosas establecidas por la LOTT .....  | 485 |
| 7.1.1. Conductas calificadas como muy graves .....   | 488 |
| 7.1.2. Conductas calificadas como graves .....   | 501 |
| 7.1.3. Conductas calificadas como leves .....  | 506 |
| 8. UNA REFERENCIA ESPECIAL A LOS INCUMPLIMIENTOS RELATIVOS AL TIEMPO DE TRABAJO, A LOS PERÍODOS DE DESCANSO Y A LA MANIPULACIÓN DEL TACÓGRAFO DIGITAL .....  | 510 |
| 8.1. Conductas calificadas como muy graves .....   | 513 |
| 8.2. Conductas calificadas como graves .....   | 514 |
| 8.3. Conductas calificadas como leves .....  | 515 |
| 9. RESPONSABILIDAD DE TERCEROS AJENOS. RESPONSABILIDAD CIVIL (CONTRACTUAL Y EXTRA CONTRACTUAL) .....   | 519 |

|   |            |
|---|------------|
| <b>CONCLUSIONES .....</b>   | <b>528</b> |
| <b>BIBLIOGRAFÍA CITADA .....</b>  | <b>545</b> |
| <b>ANEXOS .....</b>   | <b>551</b> |
| 1) Programa de materias de los cursos de cualificación inicial y formación continua de conductores .....  | 551        |
| 2) Tarjeta de cualificación del conductor (RD 1032/2007, de 20 de julio) .....  | 564        |
| 3) Modelo de autorización ADR para el transporte de mercancías peligrosas (certificado o carnet ADR. Reglamento General de Conductores, 2009) ..... | 565        |
| 4) Solicitud de pruebas de aptitud mercancías peligrosas. Jefatura de Tráfico .....   | 566        |
| 5) Lista de las Materias precisas para la realización de las pruebas de Consejero de Seguridad .....  | 567        |
| 6) Instrucciones Escritas según el ADR.....   | 570        |
| 7) Informe sobre sucesos ocurridos durante el transporte de mercancías peligrosas conforme al ADR.....  | 574        |
| 8) Eje en el que se determinan las partes que contienen una unidad de transporte de mercancías peligrosas por carretera .....                       | 575        |
| 9) Red de Itinerarios Mercancías Peligrosas (RIMP).....   | 576        |
| 10) Modelos de etiquetas según el ADR.....  | 577        |

## ABREVIATURAS

|              |  |
|--------------|--|
| <b>ABS.</b>  | <i>“Anti-skid Brake System”</i> ; Sistema de frenos antideslizante.  |
| <b>ADR.</b>  | <i>“European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road”</i> (inglés); <i>“Accord Europeen Relatif au Transport des Marchandises Dangereux par Route”</i> (francés); Acuerdo Europeo sobre el transporte internacional de cargas peligrosas por vía terrestre. |
| <b>BOE.</b>  | Boletín Oficial del Estado.  |
| <b>CAP.</b>  | Certificado Aptitud Profesional.   |
| <b>CETM.</b> | Confederación Española de Transporte de Mercancías.  |
| <b>CCAA</b>  | Comunidad Autónoma.  |
| <b>CCP.</b>  | Certificado Capacitación Profesional.  |
| <b>CGC.</b>  | Condiciones Generales Contratación de los transportes de mercancías por carretera. Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto.  |
| <b>CGEM.</b> | Contenedor de Gas con Elementos Múltiples.   |



|                |   |
|----------------|---|
| <b>CMR.</b>    | Convención CMR: “ <i>Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road</i> ”; Convenio de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera;  |
| <b>CEOE.</b>   | Confederación Española de Organizaciones Empresariales.   |
| <b>CRTD.</b>   | “ <i>Convention on Civil Liability for Damage Caused during Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Navigation Vessels</i> ”; Convenio sobre la responsabilidad civil por los daños causados durante los transportes de mercancías peligrosas por carretera, ferrocarril y vías de navegación. |
| <b>DGT.</b>    | Dirección General de Tráfico.   |
| <b>DNI.</b>    | Documento Nacional de Identidad.  |
| <b>DOL.</b>    | Diario Oficial de la Unión Europea.   |
| <b>EDI.</b>    | Técnicas de intercambio de datos.   |
| <b>EDP.</b>    | Técnicas de procesamiento electrónico de datos o de intercambio de datos electrónicos.  |
| <b>EEE.</b>    | Espacio Económico Europeo.  |
| <b>EINECS.</b> | “ <i>European Inventory of Existing Chemical Substances</i> ”; Inventario Europeo de Sustancias Químicas Existentes.  |
| <b>EPI.</b>    | Equipo de Protección Individual.  |

|               |  |
|---------------|--|
| <b>ET.</b>    | Estatuto de los Trabajadores. Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo.           |
| <b>FP.</b>    | Formación Profesional.   |
| <b>FTCM.</b>  | Federación de Transportes, Comunicación y Mar.   |
| <b>GHS.</b>   | “ <i>Global Harmonized System</i> ”; Sistema Armonizado Mundial.                         |
| <b>GPS.</b>   | “ <i>Global Positioning System</i> ”; Sistema de Posicionamiento Global.                 |
| <b>GRG.</b>   | Embalajes y grandes recipientes a granel.  |
| <b>IBC.</b>   | Véase GRG.   |
| <b>INE.</b>   | Instituto Nacional de Estadística.   |
| <b>INSHT.</b> | Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.                                 |
| <b>ITV.</b>   | Inspección Técnica Vehículos.  |
| <b>LCTTM.</b> | Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías. Ley 15/2009, de 11 de noviembre. |
| <b>LETA.</b>  | Ley del Estatuto del Trabajo Autónomo. La Ley 20/2007, de 11 de julio.                   |
| <b>LGSS.</b>  | Ley General de la Seguridad Social. Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio.     |

|               |   |
|---------------|---|
| <b>LISOS.</b> | Ley de Infracciones y Sanciones del Orden Social. Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto.                                |
| <b>LOTT.</b>  | Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Ley 16/1987, de 30 de julio.   |
| <b>LPRL.</b>  | Ley de Prevención de Riesgos Laborales. Ley 31/1995, de 8 de noviembre.   |
| <b>MMA.</b>   | Masa Máxima Autorizada.   |
| <b>MEMU.</b>  | Unidad móvil de fabricación de explosivos.  |
| <b>NTP.</b>   | Nota Técnica Preventiva.  |
| <b>OHSAS.</b> | <i>“Occupational Health and Safety Assessment Series”</i> ; Sistemas de Gestión de Salud y Seguridad Laboral.                     |
| <b>REACH.</b> | <i>“Registration, Evaluation, Authorisation and restriction of Chemicals”</i> ; Sistemas de Gestión de Salud y Seguridad Laboral. |
| <b>RID.</b>   | Reglamento relativo al transporte Internacional por ferrocarril de mercancías peligrosas.   |
| <b>RIMP.</b>  | Red de Itinerarios para el transporte de Mercancías Peligrosas.   |
| <b>ROTT.</b>  | Reglamento de Ordenación de Transportes Terrestres. Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.                                  |

|               |  |
|---------------|--|
| <b>RSP.</b>   | Reglamento de los Servicios de Prevención. Real Decreto 39/1997, de 17 de enero.                                   |
| <b>SIT.</b>   | Sistemas Inteligentes de Transporte.   |
| <b>STS.</b>   | Sentencia del Tribunal Supremo.  |
| <b>STSJ.</b>  | Sentencia del Tribunal Superior de Justicia.   |
| <b>TSJ.</b>   | Tribunal Superior de Justicia.   |
| <b>TJCE.</b>  | Tribunal Justicia de la Unión Europea.   |
| <b>TPC.</b>   | Reglamento Nacional de Transportes de Mercancías Peligrosas por Carretera. Real Decreto 1999/1979, de 29 de junio. |
| <b>TRADE.</b> | Trabajador Autónomo Económicamente Dependiente.  |
| <b>UGT.</b>   | Unión General de Trabajadores.   |

# CAPÍTULO PRIMERO

## CUESTIONES GENERALES

### 1. INTRODUCCIÓN. PRESENTACIÓN DEL SECTOR.

Dentro del tejido productivo nacional, el transporte de mercancías está considerado como una de las actividades económicas de más trascendencia ya que, a través del mismo las materias primas se aproximan a las empresas productivas y a su vez, éstas transportan sus productos finalizados para los consumidores finales. Ello viene a significar que el transporte contribuye en gran medida al desarrollo económico y social del país; una gran parte de la actividad comercial y mercantil está basada en el mismo. Es tal la importancia del transporte de mercancías por carretera que, según datos estadísticos extraídos de la Encuesta Permanente de esta actividad para el año 2011 llevada a cabo por el Ministerio de Fomento, los vehículos pesados<sup>1</sup> autorizados para el transporte de mercancías por carretera realizaron 201 millones de operaciones de transporte, transportando 1.467 millones de toneladas y generando 207 mil millones toneladas-kilómetros. Grandes números que justifican la importancia de la cada vez mayor necesidad del transporte de mercancías por carretera.

Dentro del sector de actividad del transporte de mercancías por carretera se encuentran varias especialidades en atención al objeto transportado. Así, existen los transportes de mercancías perecederas (de alimentos y productos alimenticios), de animales y de mercancías peligrosas –en el que se centra esta investigación–. Independientemente de la mercancía transportada, al desarrollarse todos ellos en la carretera están sujetos a unos riesgos inherentes propios del sector. Aspectos tales como las características del vehículo, el estado de la carretera, los factores meteorológicos<sup>2</sup> y los factores personales del conductor (estrés, cansancio, somnolencia, etc.), condicionan la actividad de tal forma que hacen aumentar las posibilidades de que se produzcan accidentes.

---

<sup>1</sup> Un vehículo pesado es un vehículo automóvil especialmente acondicionado para el transporte de mercancías cuyo peso máximo autorizado sea superior a 6 toneladas y cuya capacidad de carga exceda de 3,5 toneladas. Las cabezas tractoras tendrán la consideración de vehículos pesados cuando tengan una capacidad de arrastre de más de 3,5 toneladas de carga. En concreto, los vehículos destinados al transporte de mercancías peligrosas difieren según el tipo de carga a transportar (contenedores o cisternas). En la presente investigación, al mencionar vehículo cisterna, se entiende aquel vehículo destinado al transporte a granel de líquidos o gases licuados. Siendo más precisos, como veremos, el cargador puede cargar las mercancías peligrosas o bien, en bultos, pequeños contenedores o cisternas portátiles en o sobre un vehículo o contenedor, o bien, puede cargar un contenedor para granel, un CGEM (Contenedor de Gas con Elementos Múltiples), un contenedor cisterna o una cisterna portátil sobre un vehículo.

<sup>2</sup> Por ejemplo con las primeras gotas de lluvia el asfalto pierde adherencia y puede peligrar la estabilidad del vehículo en la carretera y suponer ello un grave riesgo de accidente.

Si bien los riesgos que existen en la carretera son los más preocupantes, no se deben obviar aquellos que se originan en el momento en que el conductor accede a los centros de trabajo de las empresas clientes para la carga y descarga de las mercancías transportadas. De apunte, en estas operaciones los riesgos de padecer accidentes giran en torno a caídas de objetos de manipulación, cortes, golpes y proyecciones que derivan en heridas, contusiones, torceduras, etc. que pese a que no revisten gravedad en comparación con los accidentes de tráfico en la carretera, han de ser considerados para la evaluación de los riesgos de la empresa y para el conocimiento de todos los sujetos implicados en este tipo de operaciones anexas al transporte por carretera de mercancías peligrosas. Existen ocasiones que estas operaciones pueden ser materializadas incluso por el propio conductor de estas mercancías, sin embargo, mayormente estas actividades atañen al personal del centro o instalación dependiente del titular de la actividad de la carga (cargador) o descarga (destinatario<sup>3</sup>).

Haciendo hincapié en la importancia de este tipo de transporte, hoy en día, en un mundo cada vez más industrializado y donde aumenta la calidad o el nivel de vida, en concreto, el uso de mercancías peligrosas y por tanto de su transporte, se conciben como algo necesario y fuera de toda duda sobre su uso<sup>4</sup>, pues es difícil prescindir de productos como la gasolina, los abonos para las cosechas, los plásticos, los medicamentos, los explosivos para la construcción de obras públicas, demoliciones o minas y un largo etcétera. En conjunto, el sector se encuentra en un continuo crecimiento, dado que contribuye a desarrollar simultáneamente otros sectores como son la industria, el comercio y el turismo. A todo ello, sin duda ayuda el proceso de globalización e internacionalización, que hacen aumentar las necesidades de transportar este tipo de mercancías fuera de España<sup>5</sup>.

Desde un prisma diferente, el mercado de transportes de mercancías por carretera se caracteriza por su elevada atomización entre la oferta y la demanda. Es decir, existen en el sector un acusado número de compradores y vendedores en el que ninguno de ellos ejerce una posición que le permita influir

---

<sup>3</sup> En efecto, si el transporte se efectúa sin la base de un contrato de transporte, la empresa que se hace cargo de las mercancías peligrosas a la llegada y, por tanto, es la responsable de acometer la descarga, es considerada como el destinatario.

<sup>4</sup> SÁNCHEZ-GAMBORINO, F. y GAITÁN REBOLLO, J. *“Transportes de mercancías por carretera”*, Thomson Aranzadi, Navarra, 2010, pág. 522. Señala además, que en nuestra actual sociedad y según los modos de actuar ya establecidos, son indispensables productos tales como « (...) el cloro (para purificar las aguas, para la higiene humana y para evitar infecciones), los abonos y pesticidas (sin los cuales en la práctica no cabe agricultura y por ello tampoco una cantidad y calidad de alimentos), las fibras artificiales (necesarias para la fabricación de vestidos), los diversos compuestos que intervienen en la producción de medicinas, detergentes, pinturas, perfumería y droguería y un larguísimo y casi interminable etcétera de sustancias –de número entre 10.000 y 15.000 distintas- todas las cuales en mayor o menor grado entran en el concepto ya referido de peligrosas».

<sup>5</sup> Desde esta perspectiva, en el memorándum que realizó la Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE) en julio de 2009 sobre el sector del transporte en España, se señaló al respecto *«La importancia geográfica que tiene España ya que, su posición –que actúa como puente entre Europa, América Latina y África–, imprime un carácter especialmente destacado a los servicios de transporte y aumenta el potencial de crecimiento de su actividad»*

en el equilibrio del mercado. Esta atomización, « (...) *causa problemas de falta de organización en el sector ya que, es muy difícil que los autopatronos – transportistas o porteadores<sup>6</sup> que son sus propios “jefes”– y las pequeñas empresas puedan organizarse y colaborar entre sí para resolver sus problemas<sup>7</sup>*». Por lo tanto, en este sector, en muchas ocasiones la oferta y la demanda no coincide, con lo que se hace necesaria la participación de un intermediario que aproxime la oferta del transporte a la demanda existente. Para ello, tal y como se detallará, existen los operadores de transporte que se dedican a intermediar en la contratación del transporte de mercancías actuando como organización interpuesta entre los cargadores (empresas que cargan las mercancías peligrosas) y los porteadores que contratan en nombre propio tanto con los unos como con los otros<sup>8</sup>. Estos operadores, que según la denominación comercial que adquieran pueden tratarse de agencias de transporte, transitarios, almacenistas-distribuidores u operadores logísticos, pueden tener a su cargo a los auxiliares que estimen oportuno por lo que, al igual que los transportistas que cuentan con trabajadores asalariados los operadores, independientemente de la configuración jurídica tendrán que cumplir en estos casos con el cometido que la LPRL impone para sus trabajadores.

Es indudable que si ya de por sí el transporte de mercancías por carretera es un sector especialmente peligroso, cuando lo que se transporta son mercancías peligrosas, el índice de siniestralidad y de riesgos se incrementan de manera considerable ya que, el transporte de las mismas –debido sus propiedades originales– puede suponer riesgos para la población, los bienes y el medio ambiente. En este sentido, resulta imprescindible recordar el accidente acontecido en el camping tarraconense “*Los Alfaques*” con fecha de 11 de julio de 1978 en el que perecieron un total de 243 personas debido a la explosión de un camión cisterna cargado en exceso con 400 kilogramos de gas propileno licuado.

Esta catástrofe, que causó una gran conmoción en la sociedad española, derivó en la promulgación de regulaciones más severas en relación con el transporte de materias peligrosas, como por ejemplo, el desvío de los camiones cisterna con productos peligrosos de las travesías urbanas a las autopistas, así como la intensificación en la adopción de medidas tendentes a mejorar la seguridad de vehículos y transportistas a través de nuevas reglamentaciones sobre transporte de mercancías peligrosas por carretera.

---

<sup>6</sup> A los porteadores tal y como se concretará en adelante, se les conocen como a los transportistas, es decir, las empresas de transporte titulares de la preceptiva autorización para realizar las actividades de transporte público y las actividades auxiliares y complementarias del mismo. En consecuencia, ambos conceptos son sinónimos y se pueden emplear de manera indistinta.

<sup>7</sup> DÍAZ MÉNDEZ, N., “*El transporte por carretera nacional en España: concepto, clases y jurisprudencia, in memoriam F.M. Sánchez Gamborino*” Fundación Francisco Corell, Madrid, 2005, pág. 227.

<sup>8</sup> Según viene establecido en el apdo. 1.3 del anexo de las Condiciones Generales de Contratación de los Transportes de Mercancías por Carretera, aprobadas por la reciente Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto. BOE 5 septiembre 2012. Interesa destacar que tras la publicación de estas Condiciones, automáticamente dejan sin efecto las disposiciones contenidas en las anteriores Condiciones Generales que datan del año 1997 (Orden del Ministerio de Fomento de 25 de abril de 1997).

Desgraciadamente, ocurren a menudo por todo el mundo accidentes relacionados con vehículos cargados con mercancías peligrosas, como el sucedido el 12 de julio de 2012 en Nigeria, que provocó 100 muertos y 50 heridos al estallar un camión cisterna accidentado<sup>9</sup>, lo que evidencia la importancia de la regulación no sólo a nivel nacional sino también a nivel internacional.

Desde que sucediera el desastroso accidente tarraconense, ha pasado mucho tiempo y aunque existe una gran cantidad de normas que regulan la actividad, es necesaria una mayor sensibilidad y una puesta en marcha de medidas preventivas que minimicen o reduzcan estos problemas, en aras a evitar las graves consecuencias que pueden llegar a causar.

Este es el propósito de esta investigación: analizar el conjunto normativo relativo a la prevención de los riesgos laborales en el transporte de mercancías peligrosas para, posteriormente, establecer un análisis pormenorizado de todos los accidentes que pueden ocurrir durante el transporte por carretera y durante la manipulación de estas sustancias peligrosas. En efecto, el desarrollo de esta actividad productiva tiene unos riesgos inherentes que pueden provocar considerables perjuicios en la salud y bienestar sobre todo del propio conductor que efectúa el transporte, así como el personal que manipula las mercancías peligrosas, terceros ajenos a la actividad o al medio ambiente. Con todo ello, este análisis debe servir de guía orientativa para la prevención de riesgos laborales para las personas que realizan esta actividad tanto por propia cuenta como por medio de una empresa de transporte con trabajadores al servicio de la persona titular de la misma. Verdaderamente, la actividad del transporte de mercancías peligrosas por carretera resulta arduamente complicada por las características especiales en las que se desarrolla (por medio de un vehículo acondicionado a través de la carretera transportando cargas altamente peligrosas) y la gran cantidad de riesgos a los que se enfrentan las personas involucradas en el transporte y en las operaciones de carga y descarga. Es por ello, por lo que tanto el autopatrón como el transportista, el cargador<sup>10</sup>, el expedidor<sup>11</sup> y el destinatario, deben estar debidamente informados y

---

<sup>9</sup> El camión cisterna se accidentó en una maniobra para evitar una colisión con otros tres vehículos y un *ómnibus* –vehículo de transporte colectivo para trasladar personas, generalmente dentro de las poblaciones– que venían en sentido contrario, lo que provocó una enorme explosión y un incendio. Accidentes de esta naturaleza son frecuentes en Nigeria y en otros países subdesarrollados, a causa de las rutas en mal estado y de camiones que circulan en pésimas condiciones y un inadecuado mantenimiento. De hecho, particularizando en este país africano, en marzo de 2007, 93 personas murieron quemadas en el estado de Kaduna (en el norte); en octubre de 2009, la explosión de un camión cisterna lleno de combustible dejó un saldo de entre 70 y 80 muertos en el estado de Anambra, en el sur y; en abril del 2011, otro accidente con un camión cisterna provocó la muerte de unas 50 personas en el centro del país. Noticia extraída del portal de noticias *yahoo.com* [12/07/2012].

<sup>10</sup> El ADR define al cargador como la empresa que carga las mercancías peligrosas en un vehículo o un gran contenedor aunque, es un concepto que puede dar pie a confusión dado que desde el punto de vista mercantil, cargador se entiende como quien contrata en nombre propio la realización de un transporte y frente al cual el porteador (sinónimo de transportista) se obliga a efectuarlo. A este propósito más adelante se detallará esta divergencia conceptual.

<sup>11</sup> En términos mercantiles, en general se conoce al expedidor como el tercero que, por cuenta del cargador, hace entrega de las mercancías al transportista en el lugar de recepción de la mercancía. Sin embargo, posteriormente habrá que matizar este aspecto desde el punto de



familiarizados con la normativa específica de la actividad al igual que formados y capacitados para actuar consecuentemente frente a todas las más que posibles contingencias a las que se pueden enfrentar durante el ejercicio de la actividad y, por supuesto también, las personas directamente involucradas en estas operaciones (conductores y mozos de almacén) bien sean trabajadores autónomos o por cuenta ajena que prestan, merced a un contrato laboral, servicios para cada una de las empresas intervinientes en una operación de transporte de esta clase de mercancías.

De entre el conjunto de normas directamente aplicables al sector del transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ejemplo, se exige tanto a los conductores de estas mercancías, como a los responsables de las operaciones anejas al mismo al margen de la formación que reciban por parte de la empresa en materia preventiva, una formación específica y concreta para que respondan a las exigencias de su campo de actividad y de responsabilidad durante el transporte por carretera de mercancías peligrosas. De modo anticipativo a la posterior explicación, éstos conductores primordialmente, dada su particular actividad y los riesgos inherentes que conlleva para la población y medio ambiente –junto con el requisito imprescindible de haber obtenido previamente el respectivo permiso de conducción–, necesitan un certificado de aptitud profesional (en lo sucesivo, CAP) así como una acreditación especial para transportar mercancías peligrosas; certificaciones que acreditan que han superado unos cursos y exámenes para ejercer la actividad. Este certificado, comúnmente conocido como carnet ADR, que acredita a la persona la capacidad suficiente para transportar estas mercancías, se expedirá en función de la mercancía peligrosa o el medio de transporte a utilizar. Así existen para mercancías explosivas o radiactivas o bien si el vehículo a transportar es una cisterna. Junto a estos requisitos inexcusables, entre otras obligaciones, las normas reguladoras también exigen a estos conductores: el cumplimiento taxativo de los límites legales de tiempo de trabajo y de descanso en la actividad; la circulación por unos determinados itinerarios para evitar que esta clase de vehículos se aproximen a las zonas transitadas, así como; el establecimiento de un protocolo de actuación en caso de accidentes. Realmente al margen del cumplimiento de estos requisitos y su exposición a unos riesgos tan evidentes, en la persona del conductor de estas mercancías recae una gran responsabilidad<sup>12</sup> fruto de las características peligrosas de la mercancía a transportar por carretera, lo que supone la posibilidad de que se materialicen accidentes y, con ello, poner en peligro a la sociedad y poner en entredicho la protección del medio ambiente<sup>13</sup>.

---

vista de la normativa específica del transporte de mercancías peligrosas ya que, puede dar pie a confusión con el anterior concepto de cargador.

<sup>12</sup> Tal es así que de ella se puede derivar la aparición de riesgos psicosociales tales como estrés o fatiga física o mental.

<sup>13</sup> En casos de accidentes y la existencia de una fuga o derrame (bien a tierra, medio hídrico – perteneciente o relativo al agua– o a la atmósfera) que ha podido resultar contaminante, pueden darse motivos para considerar que han habido daños ambientales. Generalmente, tras un accidente con posible daño medioambiental puede afectar tanto a un único medio como a una combinación de varios (aire, agua o suelo), siendo el medio más afectado en la mayoría de ocasiones el suelo, para tras ello, el daño ambiental se expanda a la atmósfera o al sistema hídrico por infiltración.

Dicho de una forma más clara y concisa, un vehículo de estas características en la vía puede resultar ser una bomba potencial. Máxima cuando con arreglo al Código Penal<sup>14</sup> (artículo 348.1) si durante este transporte « (...) *contravinieran las normas de seguridad establecidas, poniendo en concreto peligro la vida, la integridad física o la salud de las personas, o el medio ambiente, serán castigados con la pena de prisión de seis meses a tres años, multa de doce a veinticuatro meses e inhabilitación especial para empleo o cargo público, profesión u oficio por tiempo de seis a doce años*» por lo que su situación cuanto más, resulta ser altamente conflictiva.

Como se irá ahondando a lo largo de la presente investigación, con la aplicación del conjunto de normas fuertemente vinculadas con esta actividad, se consigue por una parte, profesionalizar la actividad con la consiguiente mejora de las condiciones de los sujetos involucrados en el sector y, por otra, reducir la aparición de accidentes y minimizar sus efectos en caso de producirse, con el fin de proteger a los sujetos que participan en el sector y por extensión, a la población y a la protección del medio ambiente.

A pesar de la peligrosidad que lleva aparejada la actividad del transporte de este tipo de mercancías, debido en gran parte a estas exigencias preventivas, la siniestralidad en la actividad es reducida tal y como destaca el Ministerio de Fomento<sup>15</sup> –dentro de la Secretaría General de Transportes–, a través de su último estudio comparativo de la siniestralidad en el transporte terrestre de mercancías peligrosas (2000-2004). Dicho informe señala que un porcentaje entre el 3% y el 7% de los accidentes con víctimas son debidas a las mercancías peligrosas transportadas, siendo el resto de las víctimas debidas al accidente en sí mismo. Junto a ello, el estudio destaca los motivos más influyentes en la aparición de estos accidentes, los cuales « (...) *son debidos a factores humanos o fallos mecánicos del vehículo o convoy, siendo en pocas ocasiones debidos a fallos en los embalajes de las mercancías transportadas*». No obstante pese a estas halagüeñas estadísticas, la realidad es que a día de hoy, al igual que el resto de actividades del conjunto de sectores, existe una endémica carencia de sensibilidad y conciencia preventiva, trasladable por ello también a nuestro particular, por lo que se puede afirmar que en términos de prevención de riesgos laborales no existe una clara conciencia de los altos riesgos que conlleva el ejercicio de esta actividad concreta. Razón por la cual, con la presente investigación se pretende abordar el estudio de los sujetos que participan en el entramado del sector con las obligaciones preventivas que tienen, sin olvidar, la importante participación de los trabajadores por cuenta

---

<sup>14</sup> Aprobado por la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre BOE 24 noviembre 1995, siendo objeto de una posterior modificación por la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio. BOE 23 junio 2010.

<sup>15</sup> Conviene hacer una mención especial al Ministerio de Fomento, pues dentro del Gobierno español en materia del transporte de mercancías peligrosas, le compete: la ordenación del transporte; la normativa sobre documentación o carta de porte y sobre distintivos, etiquetas y paneles; el control y vigilancia de su cumplimiento, en coordinación con el Ministerio de Interior o bien; autorizaciones especiales para efectuar ciertos tipos de transporte con la fijación de itinerarios si fuera preciso y lo referente a normativa sobre estiba y acondicionamiento de carga. Igualmente, el Ministerio de Fomento es competente en lo relativo a la regulación respecto a los Consejeros de Seguridad y la catalogación de los túneles a efectos de determinar sus restricciones de paso.

propia en el sector, para de este modo, establecer las responsabilidades derivadas por incumplimientos de la distinta normativa preventiva. En efecto, la Ley 31/1995 de 8 de noviembre por la que se aprueba la Ley de Prevención de Riesgos Laborales<sup>16</sup> con la imposición de obligaciones y sus respectivas responsabilidades tanto para los empleadores en su mayor medida como para los empleados, persigue en general la aminoración de accidentes e incidentes y minimizarlos en caso de que se materialicen. Paralelamente, con el cumplimiento estricto del empleador de transporte o del centro o instalación donde se realicen las operaciones de carga y descarga de estas obligaciones preventivas para y por sus trabajadores, las normas específicas relativas al transporte de mercancías peligrosas tanto de ámbito nacional como comunitario, tal y como se detallará, tienen el mismo fin, esto es: dotar una actividad de por sí peligrosa de una seguridad en el modo de proceder al transporte por carretera y a la manipulación de las mercancías peligrosas durante la carga y descarga de las mismas. Por tanto, el empresario junto con la LPRL y su cumplimiento, por encontrarse inmerso en esta actividad tan específica y problemática por su alto carácter peligroso, debe acometer las obligaciones que para ello le imponen las normas reguladoras de esta actividad que en definitiva, todo ello en su conjunto redundará en una mayor prevención de riesgos laborales a favor de la actividad.

Dicho lo cual, pese a esta imbricación de normas de distinta naturaleza trasladables a un mismo propósito preventivo, no existe una que sea específica desde el punto de vista preventivo y que sirva de guía para proceder en la actividad. Pese a esta carencia, conviene precisar que se están dando pasos para la mejora de las condiciones de estos trabajadores; así desde esta perspectiva, la Dirección General de Trabajo, a fecha de 9 de junio de 2010 resolvió la constitución de un organismo sectorial en materia de prevención de riesgos laborales del sector de empresas de transporte de mercancías por carretera, con el claro propósito de dar cumplimiento a los objetivos contenidos en la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2012, especialmente en su punto 3.1, para el desarrollo de programas con el fin de divulgar e informar de los riesgos profesionales existentes en el sector; sobre los derechos y las obligaciones preventivas de los empresarios y de los trabajadores, así como la promoción de otras actuaciones preventivas.

Evidentemente, el cumplimiento de todas las prescripciones reglamentarias, coadyuvarán en la adopción de medidas preventivas para la mejora de las condiciones laborales y en un aumento de la seguridad y salud tanto de los conductores bajo los dominios del transportista o porteador, como del personal dependiente en cada caso, de los cargadores y descargadores de esta clase de mercancía en los centros de las empresas clientes.

Las peculiaridades de esta actividad, llevan a considerar al sector como especial en vistas de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres<sup>17</sup>.

---

<sup>16</sup> En adelante, LPRL y publicada en el BOE del 10 de noviembre de 1995.

<sup>17</sup> Aprobada en el BOE 31 julio 1987. En lo que sigue, LOTT y ampliada por su propio reglamento de desarrollo (RD 1211/1990, de 28 de septiembre. BOE 8 octubre 1990) el cual, siguiendo la misma nomenclatura que su homónima se conoce por el acrónimo: ROTT. Este

Así, junto al transporte funerario, de productos perecederos, de personas enfermas o accidentadas, el transporte de mercancías peligrosas se incluye en dicho concepto (art. 66.2, LOTT). Al amparo de lo dispuesto en esta norma, se definen al conjunto de estos transportes especiales como: *«aquéllos en los que por razón de su peligrosidad, urgencia, incompatibilidad con otro tipo de transporte, repercusión social, u otras causas similares están sometidos a normas administrativas especiales, pudiendo exigirse para su prestación conforme a lo previsto en el artículo 90 una autorización específica»*. A tal efecto, para ejercer la actividad se hace necesario el cumplimiento del requisito indispensable de la obtención del título habilitante y autorización correspondiente conforme las normas reguladoras de los transportes terrestres, de modo que para operar en el transporte tanto el porteador o transportista, como el transitario, almacenista-distribuidor o agencia de transporte de mercancías, previamente, es preciso que hayan obtenido la correspondiente autorización administrativa. En caso contrario, esto es: realizar transportes públicos o alguna de sus actividades auxiliares o complementarias careciendo de dicha autorización (art. 141, LOTT), la persona titular de la empresa será sancionada con la preceptiva infracción considerada como muy grave.

## **2. NORMATIVA APLICABLE. UN ENFOQUE PRELIMINAR.**

La peligrosidad del sector no pasa desapercibida para la comunidad nacional e internacional, por lo que para reducir al máximo los riesgos tan graves que entraña el transporte por carretera de un lugar a otro de las mercancías peligrosas, así como la carga y descarga de las mismas, cualquier precaución es poca.

Es por ello por lo que a lo largo de los años se ha ido promulgando un conjunto de normas jurídicas para tratar de minimizar en la medida de lo posible los efectos que conlleva una actividad tan peligrosa. En efecto, baste ahora anticipar que a nivel nacional se aprobó el Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español<sup>18</sup> para trasladar a la legislación

---

Reglamento, debe aclararse, fue modificado en un primer término por el RD 1225/2006, de 27 de octubre (BOE 15 noviembre 2006) y, posteriormente por el RD 1387/2011, de 14 de octubre (BOE 29 octubre 2011). Tras estas modificaciones, la LOTT adiciona expresamente respecto al transporte de mercancías peligrosas, su realización respetando las reglas específicas dirigidas a prevenir los riesgos inherentes al mismo, las cuales deben ser establecidas por el Gobierno, y de conformidad con lo que éste determine, por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones o por otros Ministerios afectados dentro de sus respectivas competencias, previo informe de la Comisión Interministerial de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, teniendo en cuenta lo dispuesto en la normativa internacional para el transporte de dichas mercancías (fundamentalmente como veremos, por el Acuerdo Europeo sobre el Transporte de Mercancías peligrosas por Carretera). De igual forma el ROTT, especifica la realización del transporte de estas mercancías peligrosas llevado a cabo por las Fuerzas Armadas y de Seguridad del Estado, cuyo cumplimiento de su propia normativa se ajustará, en cuanto a sus peculiares características lo permitan, a las condiciones técnicas de seguridad establecidas con carácter general (art. 140, ROTT).

<sup>18</sup> Normativa publicada en el BOE 12 de mayo 2006. De igual forma que el ROTT realiza una concreción respecto a este tipo de transporte realizado por las Fuerzas Armadas, de esta presente norma (art. 1.4) se desprende lo siguiente: *«Quedan excluidos del ámbito de aplicación de este Real Decreto los transportes de mercancías peligrosas por carretera que obedezcan a actividades militares, los cuales se regirán por las normas especiales para dichos*

nacional el contenido establecido por la normativa internacional recogida por el Acuerdo Europeo relativo al Transporte internacional de Mercancías peligrosas por Carretera (comúnmente ADR<sup>19</sup>). Respecto a esta norma básica española – cuyo análisis junto con el ADR van a centrar la presente investigación, junto al resto del conjunto normativo aplicable– resulta interesante precisar cómo el legislador llegó a ella y sus antecedentes normativos. El año 1979 se aprobó el Real Decreto 1999/1979, de 29 de junio sobre el texto del Reglamento Nacional de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera (conocido bajo las siglas TPC)<sup>20</sup> así como las normas complementarias al mismo. Posteriormente, el TPC fue modificado por el Real Decreto 1723/1984, de 20 de junio<sup>21</sup> y derogado en su casi totalidad –actualmente se mantienen vigentes su anexo 1 y apéndice 1 en los marginales no modificados por el RD 1723/1984 por el que se da nueva redacción al mismo– por una parte por el Real Decreto 2115/1998, de 2 de octubre, sobre transporte de mercancías peligrosas por carretera<sup>22</sup> y, por otra, por el mencionado ROTT (RD 1211/1990, de 28 de septiembre). Incidiendo en este aspecto, la modificación del TPC llevada a cabo por el RD 2115/1998 obedeció a razones de claridad y a la incorporación al ordenamiento jurídico interno de la Directiva 94/55/CE, del Consejo, de 21 de noviembre [DOL 12 diciembre 1994 y derogada por la actual Directiva 2008/68/CE, de 24 de septiembre (DOL 30 septiembre 2008)] así como a la extensión de la aplicación de las normas del ADR, dado que el TPC se encontraba desactualizado en términos normativos así como las innovaciones tecnológicas y la experiencia en su aplicación. Así, tras este recorrido, en suma, el mencionado RD 2115/1998 fue la otrora norma que, su derogación, provocó la publicación en nuestro país del actual Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español.

Sin distinción del medio por el que se transportan las mercancías peligrosas – por carretera, ferrocarril<sup>23</sup> o vía navegable– cualesquiera de ellos presenta un riesgo considerable de siniestralidad por lo que se hace imprescindible la necesidad de adoptar medidas para garantizar que dicho transporte se realice en las mejores condiciones de seguridad, razón por la cual a nivel comunitario se procedió a aprobar la Directiva 2008/68/CE, de 24 de septiembre de transporte terrestre de mercancías peligrosas<sup>24</sup>, con el claro objetivo de instaurar un régimen común para todos los aspectos del transporte terrestre de mercancías peligrosas.

---

*transportes, incluyendo los tratados internacionales de los que España sea parte, sin perjuicio de las particularidades que se establezcan por razón de sus fines y especiales características».* Por consiguiente esta norma básica nacional excluye de su campo de aplicación al transporte realizado bajo la dependencia de las Fuerzas Armadas.

<sup>19</sup> Siglas con las que se da a conocer a este convenio que vienen tanto del nombre del acuerdo en inglés como en francés: *European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road* y *Accord Europeen Relatif au Transport des Marchandises Dangereux par Route*, respectivamente.

<sup>20</sup> BOE 22 agosto.

<sup>21</sup> BOE 25 septiembre 1984.

<sup>22</sup> BOE 16 octubre 1998

<sup>23</sup> Simplemente a modo de curiosidad por no ser de nuestro interés, equiparable al ADR sobre transporte de mercancías peligrosas por carretera, pero en este caso, por ferrocarril existe también un Reglamento de las mismas características denominado bajo las siglas RID.

<sup>24</sup> DOL 30 septiembre 2008.

La aprobación de esta Directiva, trajo consigo la sustitución de la anterior Directiva 94/55/CE del Consejo, de 21 de noviembre de 1994<sup>25</sup>. Así, la Unión Europea habida cuenta del firme interés en instaurar un régimen común para todos los aspectos del transporte terrestre de mercancías peligrosas, unificó el tratamiento jurídico de la materia en la única Directiva 2008/68/CE. El objetivo principal de la misma es el de garantizar la aplicación uniforme de normas armonizadas de seguridad en toda la Unión Europea para alcanzar un alto nivel de seguridad para las operaciones de transporte nacionales e internacionales. Así, desde la Unión Europea se establece un marco general preventivo, lo que significa que posteriormente las normas que se apliquen en virtud de la Directiva, pese a ser normas reguladoras y específicas de la propia actividad del transporte de mercancías peligrosas y de sus operaciones auxiliares, irán en consonancia con la LPRL y la mejora de las condiciones laborales desde una órbita de mejora de la seguridad y salud de todos los trabajadores participantes.

A tenor del ámbito de aplicación de la presente directiva, ha de aclararse que no se aplica a todos los transportes. Desde este enfoque, está excluido el transporte de mercancías peligrosas en determinadas circunstancias excepcionales vinculadas a la naturaleza de los vehículos o –tal y como se ha mencionado– al carácter limitado de algunas operaciones de transporte, como tampoco al transporte de mercancías peligrosas efectuado bajo la responsabilidad o supervisión directa y física de las Fuerzas Armadas<sup>26</sup>. Asimismo, a través de la misma, se insta a los Estados Miembros a aprobar disposiciones en aquellos ámbitos no cubiertos por la citada Directiva por razones de seguridad en el transporte, así como a regular o prohibir el transporte de mercancías peligrosas en su territorio por motivos distintos de la seguridad en el transporte, tales como seguridad nacional o protección del medio ambiente (en nuestro país existe una red específica de itinerarios para esta clase de vehículos conocida bajo las siglas RIMP). Además, cabe decir que la presente Directiva se incorpora y se adapta al progreso científico y técnico, incluido el desarrollo de nuevas tecnologías de localización y seguimiento, en particular para tener en cuenta las nuevas disposiciones incorporadas en el ADR, es decir, por el Acuerdo europeo relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera, celebrado en Ginebra (Suiza) el 30 de septiembre de 1957.

De igual forma, también en el ámbito comunitario, existe la Directiva 2008/11/CE, de 17 de enero, a través de la cual se modifica la Directiva 95/50/CE, de 6 de octubre de 1995, relativa a procedimientos uniformes de control del transporte de mercancías peligrosas por carretera en lo relativo a las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión<sup>27</sup>.

---

<sup>25</sup> Por la que se aproximaban las legislaciones de los Estados miembros con respecto al transporte de mercancías peligrosas por carretera.

<sup>26</sup> Sin embargo, el transporte de mercancías peligrosas efectuado por contratistas que trabajen para las Fuerzas Armadas debe quedar comprendido en el ámbito de aplicación de la citada Directiva, salvo en el caso de que cumplan sus obligaciones contractuales bajo la responsabilidad o supervisión directa y física de las Fuerzas Armadas.

<sup>27</sup> DOL 17 octubre 1995.

Mediante estos procedimientos de control armonizados se consigue aproximar las legislaciones de los Estados en la materia a fin de lograr una mayor eficacia en el cumplimiento de las normas de seguridad que se establezcan. Así, la Directiva 95/50/CE se aplica a los controles a los vehículos que transporten mercancías peligrosas en todos los Estados miembros, incluso añade la posibilidad de realizar controles a nivel de las empresas a título preventivo o en el caso de que se observen en la carretera infracciones importantes a la legislación sobre el transporte de mercancías peligrosas. En cuanto a la modificación de la Directiva 2008/11/CE de 17 de enero básicamente adapta los anexos de la Directiva 95/50/CE al progreso científico y técnico.

Dicho lo cual, a nivel internacional, al igual que la mayor parte de los Estados Miembros, España se encuentra adherida al mencionado ADR desde el 19 de octubre de 1972<sup>28</sup> la cual cosa implica, que dado que el ADR es un acuerdo entre Estados (norma de Derecho Público) su contenido es imperativo para los territorios contratantes, por consiguiente sus disposiciones son de obligado cumplimiento en nuestro país para todas aquellas empresas de transporte que realicen operaciones –en virtud de contrato o sin él– de transporte de mercancías peligrosas o de actividades de carga y descarga de las mismas. En efecto, en caso de que el transportista o cargador incumplan las responsabilidades y obligaciones que les incumben según el Acuerdo, las autoridades de nuestro país pueden actuar ante ellos en aplicación de la legislación interna. Asimismo, ha de hacerse hincapié en la anterior afirmación, es decir, la aplicación del ADR a la totalidad de las empresas de transporte, de tal forma que, a efectos del ADR, se entiende como transportista a toda aquella empresa que efectúa el transporte con o sin contrato de transporte. La cual cosa significa que el Acuerdo también incluye a la empresa individual de transporte de mercancías peligrosas llevada a cabo por un autónomo (autopatrón<sup>29</sup>). Es más, dada la amplitud del campo de aplicación del ADR, éste se aplica a todos los trabajadores implicados en la actividad, ya sean aquellos al abrigo de una relación laboral, como aquellos conductores que con su propio vehículo y autorización actúan como autónomos<sup>30</sup> trabajando para otras empresas.

Tras esta fundamental aclaración, este Acuerdo tuvo el importante mérito de llevar a cabo la clasificación de las mercancías peligrosas que actualmente se utiliza. Su contenido se revisa cada dos años por lo que actualmente se encuentra en vigor en nuestro país, el publicado en el BOE con fecha 11 de

---

<sup>28</sup> APARICIO FLORIDO, J., “Planificación española sobre Transporte de Mercancías Peligrosas”, International Association of Emergency Managers (IAEM), abril 2004.

<sup>29</sup> La falta de concienciación en la prevención de riesgos laborales como un factor endémico también alcanza a esta figura ya que, suele valorar con un grado superior su objetivo económico en el sector y ganancias que el de proteger su propia seguridad y salud.

<sup>30</sup> Estos autónomos están exentos de su cumplimiento siempre que no transporten mercancías peligrosas propias para uso personal ya que, transportar a título individual mercancías de cuya propiedad les pertenezcan bajo la modalidad que se conoce como transporte privado particular, esta alejado del campo de aplicación del ADR. No obstante, pese a ello han de ser conscientes de los peligros que implican transportar estas mercancías ya que sus propiedades inherentes se mantienen pese a que se utilicen para la venta al por menor o a uso personal o doméstico.

julio de 2011. En líneas generales, el ADR no regula el contrato de transporte<sup>31</sup> que se pueda formular entre las partes, sino que establece normas uniformes para regular la seguridad del transporte internacional de mercancías peligrosas, de aplicación también al transporte nacional con objeto de armonizar en todo el ámbito europeo las condiciones del transporte de mercancías peligrosas y garantizar el funcionamiento adecuado del mercado común de esta actividad. Se trata de una norma predominantemente técnica, difícil de comprensión al disponer de contenidos que se acercan a materias de diversas índoles como físicas, químicas o biológicas. A propósito de estas especializaciones del ADR, en cierto modo, puede resultar un hándicap importante para el titular de la empresa de transporte por su eminente carácter técnico, sin embargo, como se analizará, estas empresas que manejan mercancías peligrosas tienen la obligación de disponer en su plantilla de un consejero de seguridad, cuya figura se encuentra formada en esta materia y puede resultarle de gran ayuda.

Dada la amplitud y complejidad del ADR<sup>32</sup> –el cual se revisa cada dos años coincidiendo con años impares–, no se va a realizar un estudio exhaustivo del mismo, si bien, interesa señalar de modo preliminar la regulación técnica que lleva a cabo en torno al envase/embalaje de las mercancías, la documentación necesaria, así como la carga y descarga y el almacenamiento de las mercancías peligrosas. Estructuralmente consta de un breve articulado sobre el protocolo de firma y los países firmantes y dos anexos: A y B. El primero, básicamente está compuesto por todas aquellas prescripciones atinentes a preparar una mercancía para su posterior transporte como su documentación necesaria y está compuesto por siete partes (1 a 7), entre otras: disposiciones generales (tales como definiciones, exenciones y obligaciones de los participantes), clasificación de las mercancías peligrosas y bultos que contienen las mismas, etiquetado, normas en la carga y descarga.

---

<sup>31</sup> Esta tarea está encomendada internacionalmente a la Convención CMR (que analizaremos) y, en nuestro país, a la Ley del Contrato de Transporte Terrestre (Ley 15/2009, de 11 de noviembre. BOE 12 noviembre 2009. En lo sucesivo, LCTTM).

<sup>32</sup> En nuestro país, el Ministerio del Interior y de Fomento se encargan de llevar a cabo el control y vigilancia de la aplicación de este Acuerdo (vigente a día de la presente investigación desde el 1 de enero de 2011) el cual, para mayor facilidad, su contenido se encuentra íntegro en formato electrónico en el portal *web* del Ministerio de Fomento en su apartado correspondiente a transporte terrestre (mercancías peligrosas y perecederas). Específicamente, en la dirección electrónica que se señala a continuación: [http://www.fomento.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/DIRECCIONES\\_GENERALES/TRANSPORTE\\_POR\\_CARRETERA/MMPP/ADR2011](http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/TRANSPORTE_POR_CARRETERA/MMPP/ADR2011). Desde esta misma perspectiva resulta notorio señalar que los países adheridos al ADR pueden firmar –en virtud de su sección 1.5.1– a su vez, acuerdos particulares conocidos como Acuerdos Multilaterales que son únicamente aplicables a los transportes de mercancías peligrosas por carretera efectuados en el territorio de dichos países contratantes. Así, nuestro país haciendo efectiva esta posibilidad, actualmente encuentra vigentes los siguientes Acuerdos Multilaterales: M-129 (relativo a la aprobación de la homologación de tipo de vehículos de conformidad con el Reglamento ECE núm. 105, modificado por la serie de enmiendas 01. BOE 9 abril 2003); M-178 (relativo al idioma de las indicaciones a introducir en el documento de transporte. BOE 30 mayo 2006); M-214 (relativo al sistema de frenado antibloqueo para remolque. BOE 4 octubre 2010); M-198 (relativo al número de remolques en una unidad de transporte por carretera. BOE 14 octubre 2010); M-218 [relativo al marcado (placas) de contenedores usados exclusivamente en una operación de transporte por carretera BOE 27 julio 2011] y, por último; el Acuerdo Multilateral M-236 (relativo al documento de transporte en operaciones de venta en ruta, BOE 25 abril 2012).



Mientras que, el anexo B está compuesto por las dos últimas partes (8 y 9) referido a la elección de los vehículos, equipamiento de los mismos, homologación y requisitos de construcción, documentación necesaria, conductor circulación es decir, en general se basa este segundo anexo en aquellas prescripciones relativas a la realización del transporte incluyendo las operaciones previas y posteriores al mismo (carga y descarga).

En torno al ámbito de actuación del ADR, cabe decir que afecta tanto al transporte nacional en el ámbito geográfico del territorio del Estado signatario como al transporte entre diversos países. Por consiguiente, aquellas empresas nacionales que operen fuera de nuestras fronteras quedarán sujetas por igual en la totalidad de los 43 países en la actualidad adheridos al ADR. Además, su regulación afecta tanto a los involucrados en el transporte como a los fabricantes de los materiales de transporte, embalaje y manipulación de las mercancías. El Acuerdo distingue, por una parte, la relación de las mercancías cuyo transporte internacional queda excluido de su ámbito de aplicación –que como veremos se refiere a la naturaleza de la operación de transporte o a determinadas cantidades limitativas de mercancías peligrosas (por ejemplo está exento totalmente del ADR determinados transportes de gas o de carburantes líquidos)– y, por otra, aquellas mercancías peligrosas cuyo transporte internacional está autorizado.

En torno a las condiciones impuestas a estas mercancías, especialmente del contenido del ADR se derivan unas prescripciones generales que resultan fundamentales para la seguridad y salud de las personas involucradas en la actividad y que, de modo sucinto, se relacionan a continuación:

- a. La clasificación de las mercancías, incluidos los criterios de clasificación y los métodos de pruebas relativos a ellos;
- b. La utilización de los embalajes (incluido el embalaje en común);
- c. La utilización de las cisternas (incluido su llenado);
- d. Los procedimientos de expedición (incluido el marcado y etiquetado de los bultos, la señalización de los medios de transporte, así como la documentación y los datos prescritos);
- e. Las disposiciones relativas a la construcción, la prueba y la aprobación de los envases, embalajes y de las cisternas, y por último;
- f. La utilización de los medios de transporte (incluida la carga, la carga en común y la descarga)

Debido a su complejidad técnica, el estudio completo del ADR queda fuera del objeto de este estudio que se va a limitar a analizar todas aquellas medidas que las empresas intervinientes en la actividad deben adoptar para conseguir un transporte por carretera eficaz y unas operaciones de carga y descarga conforme a los mínimos de seguridad establecidos en el mismo.

Así según su papel en el entramado de la actividad, tendrán obligaciones y responsabilidades distintas entre otros, el transportista, el expedidor, el cargador, el destinatario, el Consejero de Seguridad<sup>33</sup>, o el conductor.

Todas estas disposiciones del ADR sirvieron de asidero para la publicación en nuestro país del mencionado Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo para regular las operaciones de transporte de mercancías peligrosas en territorio español. Unido a esta norma básica, en nuestro país también se aplican las normas generales de transporte como es el caso de la LOTT y, desde una perspectiva mercantil, la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías (LCTTM), así como un conjunto de disposiciones complementarias con un marcado carácter técnico (envasado, embalaje, etiquetado, cisternas, vehículos, extintores, etc.). A lo largo del presente trabajo, se va a llevar a cabo un estudio pormenorizado del contenido del Real Decreto 551/2006, que resulta básico para el estudio preventivo de los riesgos laborales en este sector de actividad. Brevemente, esta norma amplía las necesidades de formación del personal, cita las normas de circulación aplicables al sector y señala las especificaciones técnicas sobre vehículos, inspecciones y certificaciones, disposiciones que en síntesis, redundarán en una mayor seguridad y salud de los trabajadores involucrados en el transporte de mercancías peligrosas.

Precisamente, desde el prisma preventivo, concurren con la norma principal establecida en la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales (LPRL) por la que se determina el cuerpo básico de garantías y responsabilidades para el adecuado nivel de protección de la seguridad y salud de los trabajadores en general, el conjunto de normas reglamentarias por las que se fijarán los aspectos más técnicos de las medidas preventivas (artículo 6 LPRL). Es por esta razón, por la que en el transporte de mercancías peligrosas convergen una gran cantidad de normas específicas, reflejadas por ejemplo, en el Real Decreto 374/2001, de 6 de abril, sobre la protección de la salud y seguridad de los trabajadores contra los riesgos relacionados con los agentes químicos durante el trabajo<sup>34</sup> que en el marco de la mencionada LPRL, tiene por objeto establecer las disposiciones mínimas para la protección de los trabajadores contra los riesgos derivados o que puedan derivarse de la presencia de agentes químicos en el lugar de trabajo o de cualquier actividad con agentes químicos, así como también aquella normativa relacionada con los

---

<sup>33</sup> Figura clave que normativiza el ADR y, por extensión, la norma española que traspone el Acuerdo la cual, designa toda empresa cuya actividad comporte el transporte de mercancías peligrosas por carretera, u operaciones de embalaje, carga, llenado o descarga, dependientes de estos transportes. Es clave en nuestro objeto preventivo de la investigación dado que el Consejero de Seguridad es el encargado de ayudar en la prevención de riesgos para las personas, los bienes o el medio ambiente inherentes a estas actividades.

<sup>34</sup> Publicado en el BOE 1 de mayo de 2001. Su objeto, en el marco de la LPRL es el de establecer las disposiciones mínimas para la protección de los trabajadores contra los riesgos derivados o que puedan derivarse de la presencia de agentes químicos en el lugar de trabajo o de cualquier actividad con agentes químicos. Conviene señalar que sus disposiciones se aplican a los agentes químicos peligrosas que estén o puedan estar presentes en el lugar de trabajo, sin perjuicio de las disposiciones más rigurosas o específicas en materia de transporte de mercancías peligrosas establecidas, según señala en el RD 2115/1998, de 16 de octubre, sobre transporte de mercancías peligrosas por carretera (derogado por el RD 5515/2006, de 5 de mayo) y en el Acuerdo europeo relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por vías de navegación interior (ADR).

servicios de prevención, con la manipulación manual de cargas, de lugares de trabajo, o en materia de tráfico (condiciones del vehículo, homologaciones, permiso de conducción, restricciones a la circulación, etc.).

Por otro lado, la LPRL se centra en la prevención de riesgos de los trabajadores por cuenta ajena, a pesar de que en su artículo 3.1 señala que tanto su contenido como sus normas de desarrollo, serán aplicables en el ámbito de las relaciones laborales sin perjuicio de los derechos y obligaciones que puedan derivarse para los trabajadores autónomos. La realidad, como se irá analizando en la presente investigación es que, la LPRL no protege en sí al autónomo, solamente se refiere a él en los aspectos relacionados con la coordinación de las actividades empresariales y la obligatoriedad de cooperar en las políticas preventivas. Según se deriva de la norma preventiva, no se encuentra obligado a adoptar medidas de prevención como deber de seguridad de sí mismo ya que la salud del autónomo es algo que le corresponde a él mismo<sup>35</sup>. Razonablemente, el conductor que actúa por cuenta propia como transportista pese a esta exclusión de la LPRL debe ser consciente de los peligros que entrañan su actividad y encontrarse actualizado de toda la normativa específica relativa al transporte de mercancías peligrosas (ADR) dado que su conocimiento reglamentario acerca de este tipo de transporte al igual que las propiedades inherentes de los tipos de mercancías peligrosas ayudará a su propio bienestar físico.

No obstante este vacío normativo, debería prestarse normativamente la debida atención a los autónomos, puesto que pueden trabajar en actividades de gran peligrosidad como es el caso del transporte de mercancías peligrosas por carretera con su propio vehículo y de hecho, el sector del transporte se caracteriza por la presencia de un elevado número de transportistas autónomos. La única regulación específica referida a la prevención de riesgos laborales de los trabajadores autónomos, se recoge en el artículo 8 de la Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del Trabajador Autónomo<sup>36</sup> que, además, aporta pocas novedades, contemplando nuevamente al autónomo y, por extensión también al autónomo económicamente dependiente (TRADE), exclusivamente en su relación con los empresarios para los que pueden prestar servicios mercantiles por su relación con los trabajadores de aquellos y sólo cuando se adopta una perspectiva mas centrada en el trabajador autónomo en sí mismo, no dejan de ser declaraciones programáticas, de poco o nulo contenido obligacional<sup>37</sup>.

Si bien es un paso muy importante, la realidad es que en general, este colectivo tan heterogéneo e importante en el tejido productivo de nuestro país, sigue sin contar con normas específicas en las que se impongan una serie de garantías preventivas mínimas necesarias para evitar la aparición de riesgos profesionales.

---

<sup>35</sup> GONZÁLEZ ORTEGA, S. y APARICIO TOVAR, J., "Comentarios a la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales", Trotta, 1996, Madrid., pág. 166.

<sup>36</sup> En adelante, LETA. BOE 12 julio 2007.

<sup>37</sup> Según su art. 8.1 del LETA: «Las Administraciones Públicas competentes asumirán un papel activo en relación con la prevención de riesgos laborales de los trabajadores autónomos, por medio de actividades de promoción de la prevención, asesoramiento técnico, vigilancia y control del cumplimiento por los trabajadores autónomos de la normativa de prevención de riesgos laborales».

Máxime, en el sector del transporte de mercancías peligrosas por carretera, que como se irá ahondando, existe un número importante de transportistas autónomos<sup>38</sup>. Por este motivo, se antoja clave el estudio específico de este colectivo de transportistas desde un prisma preventivo para que no se perjudique su bienestar laboral. Es evidente que el grado de exposición a los riesgos profesionales que se encuentran en la carretera durante esta clase de transporte en su propio vehículo, así como durante las operaciones de carga y descarga es idéntico a los de los conductores por cuenta ajena en virtud de una relación laboral con la empresa de transporte

Estrechamente vinculado con la LPRL en el transporte de mercancías peligrosas por carretera, desde una órbita preventiva resalta la mencionada figura del Consejero de Seguridad que, de entre el conjunto de normas nacionales se encuentra el Real Decreto 1566/1999, de 8 octubre<sup>39</sup>, por la cual se regula la figura de los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable. Es una figura destacable en el seno de una empresa de transporte y, por tanto, se analizará en la presente investigación. Simultáneamente, de entre la proliferación de normas de distinta naturaleza atingentes a la actividad, encontramos prescripciones que regulan materias de tráfico, de seguridad industrial, Protección Civil y medio ambiente. En cuanto a las normas establecidas en la legislación sobre tráfico, se aplican al transporte de mercancías peligrosas todo lo relacionado con la circulación de vehículos a motor y seguridad vial, sobre la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol o consumo de estupefacientes, y por último, acerca de los tiempos de descanso y los límites de velocidad establecidos velocidad.

En términos de normativa industrial, interesa señalar los aspectos relacionados con la imposición de condiciones en la construcción, aprobación de tipos y ensayos de inspección de los vehículos utilizados para el transporte de mercancías peligrosas<sup>40</sup>, así como el cumplimiento de unos requisitos para el acondicionamiento de los locales en que se manejan mercancías peligrosas. Las infraestructuras deben ser acordes para las operaciones de carga y descarga y, lo que es más importante, el puesto de trabajo del conductor que coincide con la cabina del vehículo, debe encontrarse en perfectas condiciones técnicas (mantenimiento, revisiones, inspecciones, etc.)

---

<sup>38</sup> De hecho, debido a que el subsector del transporte de mercancías peligrosas por carretera, resulta en ciertos aspectos abstruso por la gran cantidad de normas específicas que regulan la actividad, para solventar esta complicidad y, debido a que no existe una norma específica que regule las medidas preventivas a adoptar para el colectivo de transportistas autónomos, desde el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (en adelante, INSHT) se llevo a cabo una *“Guía Práctica de Riesgos Y medidas Preventivas para Autónomos en el Sector del Transporte de Mercancías Peligrosas”*. Esta guía servirá de base para el análisis posterior del conjunto de riesgos a los que se enfrentan los transportistas y los cargadores y descargadores de mercancías peligrosas.

<sup>39</sup> BOE 20 octubre 1999.

<sup>40</sup> BERMEJO VERA, J. (dir.), *“El Derecho de los Transportes Terrestres”*, Cedecs, Derecho Administrativo, Barcelona, 1999, pág. 91.

Por lo que respecta a la actuación ante casos de accidentes o incidentes en la carretera, la Ley 2/1985, de 21 de enero, de Protección Civil<sup>41</sup> indica que en estos supuestos de un accidente o de una situación real de peligro, los poderes públicos, según la Constitución Española<sup>42</sup>, tienen la obligación de garantizar el derecho a la vida y a la integridad física (artículo 15 CE), a la eficacia y coordinación entre distintas administraciones (artículo 103 CE) y a los principios de seguridad territorial (artículo 2 CE). Así pues, ante un accidente de estas características, tal y como se detallará a lo largo de esta investigación, Protección Civil actúa como un servicio público, de modo que todas las Administraciones Públicas se deben coordinar de cara a velar por la seguridad pública<sup>43</sup>; a tal efecto, en nuestro particular, el Real Decreto 387/1996, de 1 marzo, aprueba la Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera<sup>44</sup>.

Por último, en cuanto a la materia ambiental, sobre todo el transporte de sustancias inflamables o tóxicas pone en peligro tanto la vida, la integridad física y la salud de las personas, como el medio ambiente, por lo que se debe tener en cuenta este último peligro a efectos de responsabilidades y que la consciencia ante posibles catástrofes medioambientales no quede descubierta. El transporte en materia medioambiental se refleja en multitud de factores: el importante consumo de energía que conlleva la circulación de vehículos y de emisiones de dióxido de carbono en la atmósfera, así como; la congestión de vehículos y retenciones que producen graves impactos ambientales. Todos estos efectos negativos se ven incrementados en el supuesto en que estos vehículos *«(...) deban circular por áreas urbanas, ya que, además de incrementar las emisiones de contaminantes debido al mayor consumo que conlleva la circulación en ciudad y a la menor fluidez de tráfico que ocasiona mayores niveles de ruido, los impactos afectan a mayor número de personas»*<sup>45</sup>. Este nivel de ruido, perjudicial para el trabajo, viene acuñado con el término: *«contaminación sonora»* y es aquel exceso de ruido que altera las condiciones normales del ambiente en una determinada zona y del cual puede causar un perjuicio grave a la calidad de vida de las personas si no se controla adecuadamente. Precisamente por esta razón para evitar este malestar, el empresario transportista de modo preventivo puede proporcionar tapones o cualquier tipo de equipo de protección personal (auriculares) que reduzcan estos efectos negativos para la salud auditiva física y mental de los conductores y de los cargadores-descargadores. No obstante, de modo anticipativo, cabe decir que si bien debe valorarse pertinentemente en la evaluación de riesgos, este ruido no llega a los niveles para ser considerado como enfermedad profesional (hipoacusia) puesto que realmente el ruido es soportable, llegando únicamente a ser molesto al cargar o descargar las

---

<sup>41</sup> BOE 25 enero 1985.

<sup>42</sup> Aprobada el día 27 de diciembre de 1978 y publicada en el BOE el 29 diciembre 1978. En posteriores citas conocidas bajo el acrónimo: CE.

<sup>43</sup> El Estado tiene la competencia de velar por la misma, según se extrae del art. 149.1.29 de la CE.

<sup>44</sup> BOE 22 marzo 1996.

<sup>45</sup> VV.AA., *“El transporte terrestre de mercancías”*, Fundación Valenciaporte (Biblioteca Técnica) Valencia, 2010, págs. 41-42.

mercancías en las instalaciones o en carretera en momentos puntuales de excesivo tráfico de vehículos.

En efecto, a propósito de estos impactos ambientales, fruto del importante aumento de actividad y de volumen de transporte que se está produciendo en el transporte de mercancías por carretera, conviene precisar que conlleva el 8,5% del total de emisiones de gases de efecto invernadero que se producen en España, un dato interesante y del que se debe considerar en aras a limitar las emisiones de dióxido de carbono a la atmósfera. Es por ello por lo que se aconseja «(...) *reducir la actividad de transporte, se cambie el reparto modal, se optimice la utilización de la capacidad de los semirremolques y se mejoren las tecnologías de propulsión vehicular y combustibles*». Por medio de estas buenas prácticas medioambientales se conseguirán eliminar, minimizar o reducir en cada caso, los impactos negativos que se producen en el medio ambiente debido al transporte de estas mercancías por carretera. A este interés, tanto las Administraciones Públicas como las empresas deben ser sensibles ante este hecho y poner en marcha cuantas medidas tengan a su alcance. En este sentido, el Gobierno, tras la pasada reforma del Reglamento de Circulación, a través del Real Decreto 303/2011, de 4 de marzo<sup>46</sup> fijó el límite de velocidad en 110 km/h. Esta medida resulta positiva, por un lado, en términos medioambientales, puesto que cuanto menor sea la velocidad, menor será el consumo y por tanto, menor la emisión de contaminantes (por ejemplo la diferencia entre ir de un sitio a otro a 120 km/h o a 90 km/h, es que en el primer caso se consume un 25% más de combustible) y, por otro lado, esta medida también sirve para reducir el riesgo de accidente o vuelco de vehículos. Sobre el vuelco de vehículos, ha de señalarse que existe diversidad de factores que provocan este accidente, así en efecto, la velocidad es la desencadenante aunque bien es cierto, ésta depende del radio de curvatura de la curva en cuestión así como el peralte y el centro de gravedad del camión.

No solamente desde el Gobierno Central se adoptan medidas sensibles respecto del medio ambiente, sino que las Comunidades Autónomas también siguen avanzando en esta materia: este es el caso del Gobierno de Navarra, que a través de una Orden<sup>47</sup> implementó el denominado Sello Verde del Transporte de Mercancías, para identificar a aquellas empresas que presten servicios ajustándose a los criterios medioambientales, consiguiendo así incentivar a las empresas a que pongan en práctica medidas respetuosas para contribuir a la reducción de la emisión de contaminantes a la atmósfera.

En conjunto, por medio de estas normas y las obligaciones y responsabilidades que se derivan de las mismas se establece un marco preventivo para la actividad principal, es decir, el transporte por carretera de las mercancías peligrosas, así como para las actividades complementarias y auxiliares de la misma, tales como las operaciones de carga y descarga de las mercancías desde el vehículo acondicionado.

---

<sup>46</sup> BOE 5 marzo 2011.

<sup>47</sup> Orden Foral 39/2011, de 17 de junio, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, por la que se establecen las condiciones de acceso y uso del Sello Verde del Transporte de Mercancías y la Logística de Navarra. BO. Navarra 1 julio 2011.

### 3. LA NEGOCIACIÓN COLECTIVA EN EL SECTOR.

Especialmente importante es el análisis de los convenios colectivos en lo referido a las medidas generales que establecen sobre las condiciones de trabajo y empleo. El conjunto de todas las normas mencionadas anteriormente son, generalmente, de mínimos, por lo que a través de la negociación colectiva se puede establecer mejoras.

Precisamente, la LPRL se configura como una norma de derecho necesario mínimo indisponible, pudiendo ser mejorada y desarrollada en los convenios colectivos por lo que a través de los mismos pueden establecerse mejoras en las disposiciones contenidas en la LPRL en materia de seguridad y salud para los trabajadores del sector. No obstante, el efectivo papel que el convenio colectivo juega en la regulación de los derechos y obligaciones de empresarios y trabajadores en esta materia, en general, es escaso en todos los sectores productivos pues se limita a reproducir en la mayoría de las ocasiones el contenido básico establecido por la LPRL. En este sentido, desde un ámbito empresarial, los convenios colectivos del sector del transporte de mercancías deberían tener un peso significativo para mejorar la situación personal de los conductores profesionales y del personal de carga y descarga y a la par imponer obligaciones más severas a los empleadores, máxime tratándose de un sector con un elevado índice de siniestralidad laboral.

El convenio colectivo es un instrumento regulador de la relación laboral en el sector del transporte habida cuenta del precepto general recogido en el artículo 85.1 del Estatuto de los Trabajadores<sup>48</sup>. Por extensión, del contenido de los convenios colectivos resultan fundamentales aquellas cláusulas relativas a la seguridad y salud laboral al amparo del artículo 1 de la LPRL por el que se reconoce al convenio colectivo (estatutario<sup>49</sup>) como parte de su bloque normativo regulador de los derechos y obligaciones sobre prevención de riesgos laborales. De hecho, las empresas de transporte que no cumplan con las cláusulas normativas de los convenios en materia de seguridad y salud laboral en virtud del artículo 5.2 de la Ley de Infracciones y Sanciones del Orden Social<sup>50</sup> cometerán una infracción laboral.

La estructura de la negociación colectiva del sector del transporte de mercancías se ha venido caracterizando por su gran atomización, pues fundamentalmente abundaban los convenios colectivos sectoriales de ámbito provincial referidos al transporte de mercancías, segmentación que conllevaba una indefinición que derivaba en perjuicio de los trabajadores del sector. Según constata el Observatorio Social 2010, del Ministerio de Fomento –dentro de la Dirección General de Transporte Terrestre– algunas provincias (Asturias, Burgos, Albacete y Huelva), poseen un único convenio tanto para mercancías como para viajeros. Por otro lado, hay provincias (Baleares) que tienen dos convenios para viajeros y otras, (Jaén), un convenio para transporte regular de

---

<sup>48</sup> Aprobado a raíz del RD Legislativo 1/1995, de 24 de marzo. BOE 29 marzo 1995. En adelante, ET.

<sup>49</sup> Es decir, aquel convenio colectivo que tiene valor de norma jurídica y, por consiguiente, obliga su contenido a todos los empresarios y trabajadores de su ámbito de aplicación.

<sup>50</sup> RD Legislativo 5/2000, de 4 de agosto. BOE 8 agosto 2000. En adelante, LISOS.

mercancías y otro para el discrecional. Asimismo otras provincias (Teruel, Soria y Ceuta) tienen solo convenio de mercancías y no de viajeros.

Como era de esperar, esta situación ha cambiado en los últimos tiempo y la aportación más importante en este sentido y que consecuentemente mejora notablemente las condiciones laborales de estos trabajadores ha sido la reciente publicación del II Acuerdo General para las Empresas de Transporte de Mercancías por Carretera<sup>51</sup> aplicable a todas las empresas y trabajadores del sector siempre y cuando no estén afectados por otro convenio. En el mismo, como se detallará, se encuentran aspectos relacionados a la organización del trabajo, clasificación profesional, modalidades de contratación, tiempo de trabajo de los trabajadores móviles, conciliación de la vida laboral y familiar, igualdad de oportunidades, violencia de género y acoso, permiso de conducción, salud laboral, derechos sindicales y formación. Sobre esto último, establece importantes novedades respecto a la capacitación profesional del conductor profesional de mercancías peligrosas.

#### **4. DEFINICIÓN DE “MERCANCÍA PELIGROSA”. CLASIFICACIÓN DE LAS SUSTANCIAS PELIGROSAS.**

Una de las peculiaridades del transporte de mercancías peligrosas por carretera es el abundante y variado conglomerado de normas de distintos ámbitos que afectan a la regulación del sector. Por este motivo, se puede encontrar en normas distintas definiciones del concepto de “mercancía peligrosa”. No se escapa la importancia que adquiere este concepto puesto que solamente aquellas sustancias y preparados peligrosos incluidos dentro del mismo, estarán sujetas a las restricciones y a las limitaciones establecidas en la normativa reguladora.

De este modo, el mencionado Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo define en su artículo 2 como mercancías peligrosas: «*Aquellas materias y objetos cuyo transporte por carretera está prohibido o autorizado exclusivamente bajo las condiciones establecidas en el ADR o en otras disposiciones específicas*». En efecto, remite al ADR puesto que su contenido está basado en las disposiciones del Acuerdo en cuyo artículo 1 define las “mercancías peligrosas”, como: «*Aquellas materias y objetos cuyo transporte internacional por carretera lo prohíban o sólo lo autoricen, bajo determinadas condiciones, los anejos A y B*». Así, conviene hacer una diferenciación entre mercancía peligrosa y sustancia o preparado peligroso. Una mercancía peligrosa, con carácter general, es toda aquella materia, sustancia u objeto que presenta un riesgo para la seguridad de las personas o de las cosas o para la conservación del medio ambiente, la cual, el ADR la incluye en una de las trece clases posibles. Por su parte, como sustancia o preparado peligroso conviene aclarar que existe una reglamentación comunitaria<sup>52</sup> que regula la clasificación, envasado y

---

<sup>51</sup> Resolución de 13 de marzo de 2012, de la Dirección General de Empleo, por la que se registra y publica el II Acuerdo general para las empresas de transporte de mercancías por carretera (BOE 29 marzo 2012). A su vez, sustituye en su integridad el Acuerdo General publicado en el BOE de 29 de enero de 1998.

<sup>52</sup> Reglamento (CE) 1907/2006, de 18 de diciembre, que regula el registro, evaluación, autorización y restricción de las sustancias y preparados químicos (REACH) y deroga diversa



etiquetado de las sustancias y preparados peligrosos, así las sustancias son los elementos químicos y sus compuestos tal y como se presentan en su estado natural o como se producen en la industria química, mientras que, los preparados son las mezclas o soluciones que están compuestos de dos o más sustancias. Tanto unas como otros, se clasifican en una o varias categorías merced al REACH en explosivos<sup>53</sup>, comburentes<sup>54</sup>, corrosivos<sup>55</sup>, extremadamente inflamables<sup>56</sup>, fácilmente inflamables<sup>57</sup>, inflamables<sup>58</sup>, muy tóxicos<sup>59</sup>, tóxicos<sup>60</sup>, nocivos<sup>61</sup>, irritantes<sup>62</sup> o peligrosos para el medio ambiente<sup>63</sup>.

Consideraciones a tener en cuenta de cara al posterior análisis relativo a la clasificación, envasado y etiquetado de estas sustancias o preparados peligrosos; si bien a efectos de su transporte puedan englobarse en alguna de las clases definidas por el ADR que nos vamos a referir, debido a su especial regulación en nuestro país como sustancias o preparados peligrosos, los recipientes o envases que los contengan deben estar etiquetados de forma clara, legible e indeleble, al menos en la lengua oficial del estado.

A continuación, merced al ADR, se establece una clasificación de las distintas mercancías peligrosas en atención a sus propiedades físico-químicas, a su grado de peligrosidad o tipo principal de peligro que puedan presentar con ocasión de su transporte. Así, distribuye las sustancias en trece clases diferentes –algunas de las cuales presentan a su vez subdivisiones–:

---

normativa DOL 30 diciembre 2006. Para mayor información se puede visitar la siguiente dirección electrónica: <http://www.portalreach.info/>.

<sup>53</sup> Las sustancias y preparados sólidos, líquidos, pastosos o gelatinosos que, incluso en ausencia de oxígeno del aire, puedan reaccionar de forma exotérmica con rápida formación de gases y que, en condiciones de ensayo determinadas, detonan, deflagran rápidamente o, bajo el efecto del calor, en caso de confinamiento parcial, explotan.

<sup>54</sup> Las sustancias y preparados que, en contacto con otras sustancias, en especial con sustancias inflamables, produzcan una reacción fuertemente exotérmica.

<sup>55</sup> Las sustancias y preparados que, en contacto con tejidos vivos, puedan ejercer una acción destructiva de los mismos.

<sup>56</sup> Las sustancias y preparados líquidos que tengan un punto de inflamación extremadamente bajo y un punto de ebullición bajo, y las sustancias y preparados gaseosos que, a temperatura y presión normales, sean inflamables en el aire.

<sup>57</sup> Las sustancias y preparados que puedan calentarse e inflamarse en el aire a temperatura ambiente sin aporte de energía. Además de los sólidos que puedan inflamarse fácilmente tras un breve contacto con una fuente de inflamación y que sigan quemándose o consumiéndose una vez retirada dicha fuente. Así como en estado líquido cuyo punto de inflamación sea muy bajo, o bien, que en contacto con agua o con aire húmedo, desprendan gases extremadamente inflamables en cantidades peligrosas.

<sup>58</sup> Las sustancias y preparados líquidos cuyo punto de ignición sea bajo.

<sup>59</sup> Las sustancias y preparados que, por inhalación, ingestión o penetración cutánea en muy pequeña cantidad puedan provocar efectos agudos o crónicos o incluso la muerte.

<sup>60</sup> Las sustancias y preparados que, por inhalación, ingestión o penetración cutánea en pequeñas cantidades puedan provocar efectos agudos o crónicos, o incluso la muerte.

<sup>61</sup> Las sustancias y preparados que, por inhalación, ingestión o penetración cutánea puedan provocar efectos agudos o crónicos, o incluso la muerte.

<sup>62</sup> Las sustancias y preparados no corrosivos que, por contacto breve, prolongado o repetido con la piel o las mucosas puedan provocar una reacción inflamatoria.

<sup>63</sup> Las sustancias o preparados que, en caso de contacto con el medio ambiente, presenten o puedan presentar un peligro inmediato o futuro para uno o más componentes del medio ambiente

- **Clase 1: Materias y objetos explosivos.** Son materias y objetos de la clase 1, las materias explosivas<sup>64</sup> y las materias pirotécnicas<sup>65</sup> así como los objetos explosivos que contenga una o varias materias explosivas o pirotécnicas. Para su mayor comprensión se citan los siguientes ejemplos: cartuchos para armas o pólvora negra para petardos, etc.;
- **Clase 2: Gases.** Este tipo cubre los gases puros, las mezclas de gases, las mezclas de uno o varios gases con otra u otras materias y los objetos que contengan tales materias. Específicamente, el ADR señala que se entiende por gas una materia que a 50° C tenga una tensión de vapor superior a 300 kPa (3 bar) o bien, esté por completo en estado gaseoso a 20° C, a la presión normalizada de 101,3 kPa. A tales efectos, se consideran gases por ejemplo: aire comprimido, cloro, etano, etc.;
- **Clase 3: Materias líquidas inflamables.** Este título de la clase 3 cubre las materias y los objetos que contengan materias de esta clase que: son líquidos<sup>66</sup>; tengan a 50° C, una tensión de vapor máxima de 300 kPa (3 bar) y no sean completamente gaseosos a 20° C y a la presión estándar de 101,3 kPa; y tengan un punto de inflamación máximo de 60° C. Como ejemplos de esta clase de materias peligrosas están las bebidas alcohólicas, el keroseno y la gasolina;
- **Clase 4.1 Materias sólidas inflamables, materias autorreactivas y materias sólidas explosivas desensibilizadas.** Esta clase abarca las materias y los objetos inflamables y las materias explosivas desensibilizadas que son materias sólidas según señala el ADR en su sección 1.2.1, así como las materias autorreactivas, tanto líquidas como sólidas. Se incluyen en este grupo materias como el azufre o los polvos de metales;
- **Clase 4.2. Materias que pueden experimentar inflamación espontánea.** Incluye materias pirofóricas<sup>67</sup> y materias y objetos que experimentan calentamiento espontáneo<sup>68</sup>. Como ejemplos de tales materias: fibras de origen animal o vegetal, pigmentos orgánicos, etc.;

---

<sup>64</sup> Materias sólidas o líquidas (o mezclas de materias) que, por reacción química, pueden desprender gases a una temperatura, presión y velocidad tales que puedan ocasionar daños a su entorno.

<sup>65</sup> Materias o mezclas de materias destinadas a producir un efecto calorífico, luminoso, sonoro, gaseoso o fumígeno o una combinación de tales efectos, como consecuencia de reacciones químicas exotérmicas autosostenidas no detonantes.

<sup>66</sup> Según que una materia que, a 50° C tenga una tensión de vapor como máximo de 300 kPa (3 bar) y que no es totalmente gaseosa a 20° C y 101,3 kPa, y que tiene un punto de fusión o un punto de fusión inicial o inferior a 20° C a una presión de 101,3 kPa; o es líquido según el método de prueba ASTM D 4359-90; o no es pastoso según los criterios aplicables a la prueba de determinación de la fluidez (prueba de penetrómetro).

<sup>67</sup> Es decir, aquellas materias, incluidas las mezclas y soluciones (líquidas o sólidas), que en contacto con el aire, aún en pequeñas cantidades, se inflaman en un período de cinco minutos. Estas son las materias de la clase 4.2 que son más expuestas a la inflamación espontánea.

<sup>68</sup> Que por su parte, son las materias y objetos, incluidas las mezclas y soluciones que pueden calentarse en contacto con el aire, sin aporte de energía. Estas materias únicamente pueden inflamarse en gran cantidad (varios kilogramos) y después de un largo período de tiempo (horas y días).

- **Clase 4.3. Materias que en contacto con el agua desprenden gases inflamables.** Atingentes a esta clase se encuentran las materias y objetos que, por reacción con el agua, desprenden gases inflamables que pueden formar mezclas explosivas con el aire, así como los objetos que contienen mezclas de esta clase, como es el caso de, entre otros, metales alcalinos o baterías que contienen litio;
- **Clase 5.1. Materias comburentes;** Estas materias incluyen las que, no siendo combustibles ellas mismas, pueden, por lo general al desprender oxígeno, provocar o favorecer la combustión de otras materias y los objetos que los contengan. Características que concuerdan con cloratos inorgánicos, bromatos inorgánicos, nitratos inorgánicos, etc.;
- **Clase 5.2. Peróxidos orgánicos;** Esta clase, de conformidad con el ADR, cubre los peróxidos orgánicos y las preparaciones de peróxidos orgánicos. Como es el caso de peróxidos orgánicos de tipo A líquido, o de tipo B sólido;
- **Clase 6.1. Materias tóxicas;** En esta clase de mercancías peligrosas tendentes a ser trasladadas por carretera se encuentran las materias tóxicas de las que, por experiencia, se sabe o bien cabe admitir, en base a experimentos realizados sobre animales, en cantidades relativamente pequeñas y por una acción única o de corta duración, que pueden dañar a la salud del ser humano o causar su muerte por inhalación, absorción cutánea o ingestión. Por ejemplo: gases lacrimógenos, desinfectantes líquidos, plaguicidas, etc.;
- **Clase 6.2. Materias infecciosas.** Merced al ADR, se incluyen en este grupo las materias de las que se sabe o de las que hay razones para creer que contienen agentes patógenos. Los agentes patógenos se definen como microorganismos y otros agentes tales como los priones, que pueden provocar enfermedades a los animales y a los seres humanos. En este grupo se incluye como materia infecciosa el virus del ébola;
- **Clase 7. Materias radiactivas.** Esta clase de materias se entiende cualquier materia que contenga radionúclidos cuyas actividades másicas y total en el envío sobrepasen al mismo tiempo los valores indicados en los apartados del ADR 2.2.7.2.2.1 al 2.2.7.2.2.6. Tal es el caso de minerales de uranio;
- **Clase 8. Materias corrosivas.** Aquellas materias y, a su vez, objetos conteniendo materias de esta clase que, por su acción química, dañan el tejido epitelial de la piel y las mucosas al entrar en contacto con ellas, o que, en caso de fuga, puedan originar daños a otras mercancías o a los medios de transporte o destruirlos. El título de la presente clase, según señala literalmente el ADR, se refiere también a las materias que sólo producen un líquido corrosivo al entrar en contacto con el agua o que, con la humedad natural del aire, produzcan vapores o neblinas corrosivos. Diferentes ácidos: sulfúrico o clorhídrico, etc. y, por último;

- **Clase 9. Materias y objetos peligrosos diversos.** En esta clase considerada como el “cajón de sastre” de las mercancías peligrosas, se incluyen las materias y objetos que, a lo largo del transporte, supongan un peligro diferente de los que contemplan las restantes clases. Por ejemplo se agrupan en este grupo: amianto, asfaltos, materias dañinas para el medio ambiente y un largo etcétera.

El listado definitivo de todo el conjunto de mercancías peligrosas se recogen en su Capítulo 3.2, concretamente en su Tabla A. Para su mayor comprensión, cada uno de los epígrafes de las distintas clases se identifica mediante un número ONU determinado, por ejemplo, llanamente: número ONU 1090 ACETONA.

Además de esta clasificación realizada por el ADR, resulta conveniente señalar las realizadas por el Comité de Expertos de Seguridad de la Organización de Naciones Unidas (ONU) a través de las “*Recomendaciones relativas al Transporte de Mercancías Peligrosas*”<sup>69</sup> que ha ido realizando y revisando desde su primera publicación en el año 1956<sup>70</sup>, cuya clasificación de las distintas mercancías peligrosas, aunque no sean de obligatorio cumplimiento, se han tomado como referencia para la mayoría de las regulaciones. A través de estas Recomendaciones, se creó una “*Reglamentación Modelo*” para ofrecer un cuadro de normas fundamentales con arreglo a las cuales puedan ir configurándose de manera uniforme las reglamentaciones nacionales e internacionales por las que se rigen los distintos modos de transporte, contribuyendo así a lograr una armonización de ámbito mundial en este campo. De este modo, conforme a las mismas, se publica el sistema de las Naciones Unidas para la clasificación de algunos tipos de mercancías peligrosas, las cuales contienen descripciones de los métodos y procedimientos de prueba considerados más útiles para que las autoridades competentes tengan la información necesaria a fin de poder clasificar adecuadamente las sustancias y objetos para el transporte.

Así pues, gracias al listado que expresamente proporciona el ADR, se recogen aquellas mercancías que por su propia naturaleza suelen ser peligrosas, razón por la cual se establecen unas medidas adyacentes para su manipulación y transporte para de esta forma, evitar en la medida de lo posible, la materialización de peligros y daños. A pesar de ello, interesa destacar que, en ciertas ocasiones, el transporte de mercancías no incluidas en la clasificación del ADR también puede implicar especiales riesgos debido a su innovación tecnológica, de la carga o de su ordenación. En estos casos, la Dirección General de Transportes por Carretera u órgano competente de las distintas Comunidades Autónomas, podrá establecer la exigencia de permisos excepcionales. De cualquier manera, diversos autores consideran que pueden tener consideración de mercancías peligrosas otras distintas de las aparecidas en el nombrado listado, puesto que normalmente « (...) *el desarrollo técnico va por delante del Derecho*» y, por lo tanto, «*no se distinguen razones por las que deban excluirse (...) aquellas mercancías que, siendo objetivamente peligrosas,*

---

<sup>69</sup> ST/ECA/43-E/CN.2/170. Conocidas bajo la acepción “Libro Naranja”.

<sup>70</sup> La última es la realizada en el año 2011 (decimoséptima edición).

*no figuren como tales en el ADR<sup>71</sup>*». Incluso yendo más allá, en cierto modo, cualquier mercancía transportada por carretera puede causar un daño físico y un peligro, por lo que resulta cuanto menos difícil aclarar de manera rotunda qué se entiende por mercancía peligrosa.

En estos mismos términos, pese a que una mercancía peligrosa es fuente de peligro durante un transporte por carretera aparente normal, fruto de su naturaleza intrínseca y de las posibles circunstancias que rodeen en cada caso el transporte, resulta significativo que hay quien considera que una mercancía se torna en peligrosa en una situación anormal o contraria a la normativa, donde ella misma desarrolla una dinámica y se convierte, *«sin intervención de terceros, en una fuente de peligros, no sólo para el camión y su carga, sino también para bienes jurídicos extraños al mismo<sup>72</sup>»* se piensa por ejemplo, en una situación en la que unos troncos de madera se caen del vehículo, supuesto en el que el criterio de peligrosidad se hace efectivo incluso en el desarrollo regular del transporte y con la que el conductor no tiene por qué contar en circunstancias normales<sup>73</sup>. De este modo, se toma en cuenta que incluso mercancías que en un principio pueden resultar inofensivas, pueden presentar en ciertas ocasiones un peligro. Circunstancia, por tanto, que el conductor del vehículo debería tener en cuenta, ya que aunque a primera vista pueda considerar que su mercancía no presenta ningún riesgo, en ciertos momentos puede variar la situación y tornarse peligrosa.

En base a estas argumentaciones y, dada la pluralidad de definiciones de mercancías peligrosas que existen en los sistemas legales, como es el caso de la proporcionada por el Real Decreto 387/1996, de 1 de mayo<sup>74</sup> —*« (...) todas aquellas sustancias que en caso de accidente durante su transporte, por carretera o ferrocarril, pueden suponer riesgos para la población, los bienes y el medio ambiente»*—, en aras a excluir la confusión, debe utilizarse una definición única que englobe las distintas concepciones, por lo que, en este trabajo excluyendo tanto las situaciones anormales que puedan ocurrir durante el transporte como aquellas mercancías que en apariencia son inofensivas pero que se pueden convertir en peligrosas, en la tarea de concretar una única definición, se va a considerar mercancía peligrosa y, siempre desde la perspectiva preventiva, como: toda sustancia dañina o perjudicial que, durante su fabricación, manejo, transporte, almacenamiento o uso, puede generar o desprender materiales tóxicos o de naturaleza peligrosa en cantidades que sean susceptibles de lesionar la salud de las personas, animales o cosas y al medio ambiente.

---

<sup>71</sup> BERMEJO VERA, J. (dir.), *“El Derecho de los Transportes Terrestres”*, Cedecs Derecho Administrativo, Barcelona, pág. 305.

<sup>72</sup> BASEDOW, J., *“Münchener Kommentar, zum Bürgerlichen Gesetzbuch”*, vol. II a (4th edn, 2003).

<sup>73</sup> KOLLER, *“Transportrecht: Transport, Kommentar zu Spedition, Gütertransport und Lagergeschäft”*, 2010.

<sup>74</sup> Por el que se aprueba la Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas. BOE 22 de marzo del año 1996.

## **5. TIPOLOGÍA DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.**

La Ley 16/1987, de 30 de julio de Ordenación de los Transportes Terrestres, en su Título Tercero (de los servicios y actividades del transporte por carretera), clasifica a través de sus artículos 62 a 66 los tipos de transporte según diversos criterios. Hay que anticipar ya que en este sector concreto de actividad, el colectivo de conductores autónomos es amplio por lo que debe hacerse una distinción junto con aquellos que disfrutan de un contrato laboral en el seno de una empresa. De cualquier forma, desde un prisma preventivo todas las medidas que se van a proponer en la presente investigación resultan ser idénticas para ambos colectivos por encontrarse bajo los mismos riesgos tanto en la carretera como durante las operaciones de la carga y descarga de las mercancías peligrosas.

Esta tipología de los servicios de transporte resulta muy necesaria en la tarea de incluir el transporte bajo la órbita aplicativa de las normas reguladoras de la actividad ya que, como veremos, por ejemplo el transporte para uso particular está exento de cumplimiento de las prescripciones contenidas en el ADR así como del Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo. También ha de hacerse hincapié en estos transportes dado que según la persona que ejerza como transportista, estará alejado de una relación laboral y, por consiguiente no se le aplicará el contenido de la LPRL.

De tal forma que según su naturaleza, el transporte de mercancías peligrosas por carretera puede ser público o privado. Primeramente, están considerados como públicos aquellos que se llevan a cabo por cuenta ajena mediante una retribución económica (art. 62.2, LOTT). En este tipo de transporte el conductor utiliza el vehículo acondicionado y homologado según el ADR, exclusivamente, para el transporte de mercancías peligrosas por carretera a título oneroso y por cuenta de otro. En ocasiones también se les denomina profesionales al ser el transporte de mercancías que son propiedad de otras personas. En este tipo de transporte puede aparecer el contrato terrestre de mercancías por carretera, por el cual un transportista o porteador se dedica a transportar de lugar, mercancías peligrosas de otros, a quienes por este servicio cobra como precio una determinada cantidad económica. Este transportista para ejercer legalmente la actividad de transporte público, está sujeto a la exigencia previa de obtener una autorización administrativa y un certificado de capacitación profesional. Obviamente, por transportista se entiende a la empresa de transporte que cuenta con auxiliares que como conductores realizan el transporte efectivo por carretera, como al empresario individual o autónomo titular de la autorización de transporte público que bien pueda ser él mismo quien haga transportar estas mercancías peligrosas de otros en su propio vehículo o bien, pueda contar para realizar estas tareas, con trabajadores a su cargo. De cualquier forma, en un caso u otro, el autónomo está protegido por el ADR y por las normas reguladoras de la actividad de transporte fruto de la obtención previa de su autorización por la Administración. No obstante, es en este concepto de transportista como empresa individual o autopatrón donde ha de subrayarse la importancia de la actividad llevada a cabo por un autónomo o TRADE en el que a parte de ser titular de una autorización pública

realiza él mismo la actividad de transporte. A estos efectos, se derivan importantes consecuencias preventivas puesto que en virtud del ámbito de aplicación del Estatuto de Trabajadores<sup>75</sup> [nominativamente merced al art. 1.3 g)<sup>76</sup>] este transportista se encuentra a extramuros del Derecho del Trabajo y, por tanto, de la LPRL. Sin duda de ello se extraen multitud de connotaciones ya que la protección que la norma preventiva realiza a favor del conductor por cuenta ajena<sup>77</sup> objeto de un contrato por una empresa de transporte es diametralmente opuesta a la que puede disfrutar el transportista autónomo. Esta circunstancia específica tiene relevancia ya que, como se analizará, el autopatrón de transporte participa activamente en la actividad del transporte de mercancías por carretera. La importancia de este tipo de transporte es importante puesto que tiene un alto predominio en el sector; según datos estadísticos de la última Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera, el transporte por cuenta ajena genera en torno al 74% de las operaciones, el 84% de las toneladas y algo más del 95% de las toneladas-kilómetro.

En cambio, los transportes privados, son aquellos que se llevan a cabo por cuenta propia, bien sea para satisfacer necesidades particulares, bien como complemento de otras actividades principales realizadas por empresas o establecimientos del mismo sujeto, y directamente vinculados al adecuado desarrollo de dichas actividades (art. 62.3, LOTT). Al contrario que el transporte público, en términos generales, en el transporte privado o por cuenta propia, el conductor utiliza el vehículo única y exclusivamente para el transporte propio sin pago por el servicio. Es decir el vehículo pertenece al poseedor de la autorización y se utiliza para el transporte de sus propias<sup>78</sup> mercancías. En cuanto a la regulación del transporte privado, la LOTT se centra en el mismo en su capítulo IV (arts. 100-105), mientras por su parte el ROTT, lo trata en sus artículos 156 a 158 (ambos inclusive). La LOTT al regular los transportes privados, tuvo en cuenta la normativa comunitaria con tal de asegurar que dichos transportes constituyan, en todo caso, un mero complemento de otra actividad económica principal y no se conviertan en una vía de competencia desleal con el transporte público<sup>79</sup>. Referente a las modalidades de transportes privados, existen aquellos destinados a particulares y aquellos de complementos de otras actividades ajenas al particular. Así, a estos efectos, en un primer término, se consideran transportes privados particulares los que cumplen conjuntamente los dos requisitos que señala la LOTT en su artículo 101, es decir:

<sup>75</sup> RD Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, aprueba el Texto Refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores BOE 29 marzo 1995. En adelante, ET.

<sup>76</sup> Según reza este precepto: «Se entenderá excluida del ámbito laboral la actividad de las personas prestadoras del servicio de transporte al amparo de autorizaciones administrativas de las que sean titulares, realizada mediante el correspondiente precio, con vehículos comerciales de servicio público cuya propiedad o poder directo de disposición ostenten, aun cuando dichos servicios se realicen de forma continuada para un mismo cargador o comercializador».

<sup>77</sup> Baste reseñar que aquellos conductores asalariados por formar parte de una empresa de transporte, realizan este tipo de actividad denominada como público o profesional.

<sup>78</sup> «Propias» en el sentido amplio de la palabra: no sólo sobre las que recae un título de propiedad, sino también aquellas que pertenecen al ámbito de la actividad de la empresa que las transporta, ya sean producidas o transformadas en su fábrica o taller.

<sup>79</sup> PIÑALES LEAL, J., «Régimen Jurídico del Transporte por Carretera», Marcial Pons, Ediciones Jurídicas, S.A., Madrid 1993, pág. 344.

- a. Estar dedicados a satisfacer las necesidades de desplazamiento de carácter personal o doméstico del titular del vehículo y sus allegados. Entendiéndose como tales familiares u otras personas que convivan o tengan con aquél una relación de dependencia personal o laboral de carácter doméstico, así como aquellos cuyo transporte se realice en base a una relación social de amistad o equivalente. En base a ello, según el ROTT (art. 156.1) no tienen esta consideración los transportes que sirven de complemento a empresas aunque éstas sean familiares, autónomas, cooperativas, sociedades civiles particulares, comunidades de bienes u otras similares. Asimismo, en ningún caso, salvo el supuesto de percepción de dietas o gastos de desplazamiento para su titular, el transporte particular puede dar lugar a remuneraciones dinerarias directas o indirectas;
- b. Realizarse en vehículos cuyo número de plazas, o capacidad de carga, no exceda de los límites que reglamentariamente se establezcan. Según el ROTT en su artículo 156.2 párrafo segundo, los transportes privados particulares de mercancías habrán de llevarse a cabo en vehículos ligeros.

La importancia de esta modalidad de transporte privado particular radica en la no exigencia por parte del transportista de obtener una autorización administrativa y, lo que es más importante: la realización de esta actividad se encuentra exenta de cumplimiento del contenido establecido por el ADR. En este supuesto, la actuación ordenadora de la Administración únicamente le será aplicable en relación con las normas que regulen la utilización de infraestructuras abiertas y las aplicables por razón de la seguridad en su realización (art. 101.2, LOTT). Por consiguiente, al contrario que los transportes públicos de mercancías peligrosas, para los transportes privados particulares no es necesaria la obtención de la autorización y, por tanto, tampoco la tarjeta de transporte (documentación del vehículo que se debe utilizar para realizar cualquier transporte de mercancías peligrosas por carretera).

Por el contrario, en un segundo término –y sí sujetos a una autorización administrativa que habilita para ejercer el tipo de transporte– se consideran transportes privados complementarios los que se llevan a cabo en el marco de su actuación general por empresas o establecimientos cuyas finalidades principales no son de transporte, como complemento necesario o adecuado para el correcto desarrollo de las actividades principales que dichas empresas o establecimientos realizan (art. 102, LOTT); ejemplificando este tipo de transporte se puede entender el pintor que para su actividad ha de trasladar materiales de pintura considerados como peligrosos para la salud y que son necesarios para su profesión. En el supuesto objeto de la investigación, si se trata de transporte de mercancías peligrosas, éstas deberán pertenecer a la empresa o establecimiento, o haber sido vendidas, compradas, gestionada su venta o su compra, dadas o tomadas en alquiler, producidas, extraídas, transformadas o reparadas por ellas. Asimismo, este transporte privado complementario deberá servir o bien para conducir las mercancías peligrosas en los establecimientos de la empresa o de sus clientes que intervengan en el proceso comercial o se desplazarán entre puntos exteriores a la misma



siempre que, en el último supuesto, se trate de atender sus propias necesidades internas (art. 157, ROTT). En este caso particular, coincidiría el transportista con el expedidor. Al amparo del mismo Reglamento que desarrolla el contenido de la LOTT, si la actividad principal se presta de forma ambulante, el vehículo con el que se practique tendrá la consideración de establecimiento de la empresa. Como regla general, los vehículos han de ser propiedad de las empresas o establecimientos (en régimen de propiedad, *leasing*<sup>80</sup> o arrendamiento a efectos de la ROTT) y han de ser conducidos, por el titular de la empresa o por personas de él dependientes, acreditándose esta condición mediante la correspondiente documentación de contratación laboral y de afiliación a la Seguridad Social o, en el caso de empresarios autónomos, mediante la justificación de la relación de parentesco y convivencia con el titular [art. 157 apdo. c)]. Necesariamente, para la realización de estos transportes privados complementarios, al contrario de los particulares, como se ampliará en adelante, debe obtenerse la preceptiva autorización por parte de la Administración, salvo en aquellos supuestos que, en razón a la capacidad de carga de los correspondientes vehículos, reglamentariamente se exceptúen (art. 103, LOTT).

En cuanto a las diferencias destacables entre el transporte público y el privado<sup>81</sup>, vemos como en el aspecto jurídico, el que se efectúa por cuenta ajena sólo le es aplicable una regulación administrativa, mientras que el realizado por cuenta propia se le aplica una doble vertiente del ordenamiento jurídico: por una parte, administrativa en cuanto a su autorización, condiciones, límites de actividad, etc., por otra parte, el mercantil o comercial, que se centra en las relaciones de Derecho privado entre prestadores del servicio y usuarios. Otra diferenciación básica entre el transporte público y el privado es la existencia del contrato de transporte terrestre –siendo a estos efectos aplicable la LCTTM– así, sólo en el ámbito del transporte público o profesional existe como tal (con su correspondiente retribución, es decir, el precio del servicio<sup>82</sup>, del cual en el ámbito del sector del transporte terrestre se le denomina “*portes*”).

<sup>80</sup> Aceptación anglosajona que determina la operación financiera consistente en el alquiler del vehículo (de *leasing*) con opción a comprarlo al final del contrato de arrendamiento. Además, por añadidura, cabe precisar también el término *renting* o dicho de otra forma, “alquiler a largo plazo” en el que por medio de un contrato mercantil una de las partes, el empresario de *renting* (entidad financiera) se obliga a poner a disposición de otra, el uso de un bien por un plazo determinado, normalmente entre 2 y 4 años, a cambio del pago de una cuota periódica, siendo por cuenta de la entidad financiera el mantenimiento del bien cedido en perfectas condiciones de uso.

<sup>81</sup> SÁNCHEZ-GAMBORINO, F. y GAITÁN REBOLLO, J. “*Transportes de mercancías por carretera*”, Thomson Aranzadi, Navarra, 2010, pág. 54.

<sup>82</sup> Vinculado al precio del transporte, la Orden de Fomento 2184/2008, de 23 de julio, por la que se modifica la Orden de 25 de abril de 1997, del Ministerio de Fomento, por la que se establecen las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera (BOE 25 julio 2008). Introduce en dichas condiciones generales, en relevancia al precio del gasóleo en la determinación de los costes de realización del transporte, una regla que alcance a suplir la posible imprevisión de las partes al determinar el precio del transporte en relación con la variación que puedan experimentar los costes generados por el consumo de combustible entre el momento de celebrar el contrato y el momento de realizar el servicio contratado.

En síntesis, es en el transporte público donde aparece –de ser así– el contrato de transporte terrestre de mercancías mientras que, en el transporte privado de tipo complementario, los vehículos de transporte de este tipo deben ir conducidos por personal de la empresa en cuestión con contrato laboral; para ambos supuestos, siendo su titular sujeto obligado a obtener una previa autorización de transporte para ejercer la actividad y aplicándoseles el ADR. Al contrario, el transporte privado particular al que no se le exige la autorización, no se le aplica el contenido del Acuerdo.

Además del señalado, existen otros criterios que clasifican las actividades del transporte<sup>83</sup> igualmente relevantes. Así, según su objeto, los transportes, pueden ser de viajeros<sup>84</sup>, de mercancías o mixtos<sup>85</sup>. Obviamente, nos interesa el transporte de mercancías, es decir, aquellos transportes dedicados a realizar desplazamientos de las sustancias peligrosas, en vehículos construidos y acondicionados para tal fin.

Atendiendo al itinerario podemos hablar de transportes regulares o discrecionales. De este modo, los transportes regulares son aquellos que se efectúan dentro de itinerarios preestablecidos, y con sujeción a calendarios y horarios prefijados, mientras que los discrecionales se caracterizan por llevarse a cabo sin sujeción a itinerario, calendario ni horario preestablecido. En esta línea, el transporte público de mercancías en todo caso es discrecional (art. 64.2, LOTT), aún cuando se produzca en los mismos una reiteración de itinerario, calendario u horario. Además, la normativa sobre transporte por carretera exige inexorablemente la necesidad de obtener un título habilitante como condición *sine qua non* para la prestación de los servicios de transporte público discrecionales. Precisamente, desde el punto de vista de los itinerarios a utilizar, como veremos en el apartado correspondiente, a nivel nacional, los vehículos que transportan por carretera esta clase de cargas consideradas como peligrosas, encuentran limitado su radio de acción, por lo que los conductores deberán ceñirse a unas redes de itinerarios específicas denominadas como Red de Itinerarios para Mercancías Peligrosas (RIMP).

Asimismo, a consecuencia de la publicación de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre del contrato de transporte terrestre de mercancías, pese a que la dicotomía entre los tipos de transportes de carga completa<sup>86</sup> y de carga

---

<sup>83</sup> VV.AA., “*El transporte terrestre de mercancías*”, Fundación Valenciaport (Biblioteca Técnica) Valencia, 2010, pág. 100.

<sup>84</sup> Son aquellos que están dedicados a realizar los desplazamientos de las personas y sus equipajes en vehículos construidos y acondicionados a tal fin.

<sup>85</sup> Son aquellos transportes dedicados al desplazamiento conjunto de personas y de mercancías en vehículos especialmente acondicionados para tal fin, debiendo realizarse el transporte con la debida separación.

<sup>86</sup> La derogada Orden de 25 de abril de 1997 definía en su art. 6 como los servicios de transporte de mercancías por carretera de «*aquellos otros para cuya realización, desde la recepción de la carga hasta su entrega o destino, no se precisan otras intervenciones u operaciones complementarias de las expresadas anteriormente*». Este tipo de servicio de transporte por carretera es el servicio que las empresas de transporte ofrecen a grandes cargadores que tienen envíos lo suficientemente grandes como para llenar el espacio de uno o varios vehículos. Es un servicio directo desde las instalaciones del remitente hasta las del destinatario.

fraccionada<sup>87</sup> se elimina, al igual que la Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto de Condiciones Generales<sup>88</sup> para la contratación de 2012 que se publicó precisamente por los notables cambios que introdujo la LCTTM y que afectaron de manera sensible a las anteriores condiciones generales de 1997, a día de hoy dicha tipología sigue manteniéndose merced a la LOTT (art. 22) y a su Reglamento de desarrollo (art. 4, ROTT) en tanto disponen las distintas obligaciones y responsabilidades que se derivan de cada una de estos tipos de carga que se irán ahondando en el presente estudio y así, paralelamente definir a qué sujetos les corresponden estas tareas para con ello, establecer para el cargador y destinatario las obligaciones preventivas que le corresponden merced a la LPRL para y por su distinto personal de almacén encargado de realizar las operaciones de carga o descarga. Así, de modo sucinto en los servicios de transporte de carga completa, las operaciones de carga de las mercancías en los correspondientes vehículos, así como las de descarga de éstos, salvo que expresamente se pacte otra cosa, serán por cuenta respectiva del cargador o remitente y del consignatario. Igual régimen será de aplicación respecto de la estiba y desestiba de las mercancías. Mientras que, en los servicios de carga fraccionada, las operaciones de carga y descarga, salvo que expresamente se pacte otra cosa y, en todo caso, las de colocación, estiba y desestiba de las mercancías serán por cuenta del porteador o transportista; él mismo en caso de ser su propio empresario y conductor o el transportista como empresa por medio de sus auxiliares.

En función del ámbito de actuación de la empresa de transporte, los transportes se clasifican en interiores e internacionales; los interiores tienen su origen y destino dentro del territorio del Estado español, discurriendo como regla general íntegramente dentro de éste, por razón de sus rutas y dentro de una red de itinerarios específica como se detallará en la presente investigación. En cambio, los transportes internacionales son aquellos en los que los itinerarios discurren por el territorio de Estados extranjeros. En los supuestos en los que las empresas españolas se dedican al transporte internacional, ha de advertirse que quedan incluidas igualmente en el ámbito de aplicación de la LPRL. Indudablemente, las empresas de transporte que desplazan a sus trabajadores fuera de España por exigencias de su propia actividad, deben cumplir el conjunto normativo en materia de prevención de riesgos laborales. Ello es así, a tenor del precepto contenido en el ET (art. 1.4) por el cual, textualmente: «*La legislación laboral española será de aplicación al trabajo que presten los trabajadores españoles contratados en España al servicio de*

<sup>87</sup> Por su parte, la misma Orden recogía los transportes de carga fraccionada como «*aquéllos para cuya realización resultan precisas actividades previas o complementarias inherentes al carácter fragmentario de las mercancías, tales como las de manipulación, almacenamiento, grupaje, clasificación, embalaje o distribución*». Este tipo de servicio de transporte por carretera es utilizado para envíos medios y no tan voluminosos como los de carga completa en el que el cargador en este caso, no tiene suficiente mercancía para que el transporte anterior le resulte económico. Mediante esta modalidad, se realiza un grupaje, con el propósito de juntar las mercancías de varios remitentes para con ello formar un envío de grandes dimensiones y se ocupe de esta manera el vehículo para su transporte.

<sup>88</sup> Publicadas en el BOE del 5 de septiembre de 2012, estas condiciones resultan aplicables de forma subsidiaria a lo que libremente pacten las partes en los correspondientes contratos, contribuyendo de tal forma a la clarificación de las relaciones mercantiles entre cargadores y transportistas. En lo sucesivo y para su mayor comodidad, se entenderá la Orden por las siglas CGC.

*empresas españolas en el extranjero, sin perjuicio de las normas de orden público aplicables en el lugar de trabajo. Dichos trabajadores tendrán, al menos, los derechos económicos que les corresponderían de trabajar en territorio español»* por consiguiente, el cumplimiento de las disposiciones contenidas en la legislación laboral española se incluyen la obligación para estas empresas que actúan internacionalmente, de cumplir con la LPRL.

Estos transportes de mercancías en régimen internacional, al igual que los tráficos interiores, tendrán siempre la característica de ser discrecionales. Las empresas españolas de transporte únicamente pueden realizar transporte público internacional de mercancías cuando se hallen específicamente autorizadas o genéricamente habilitadas por la Administración. Dicha autorización de la Administración se entenderá implícita cuando ésta haya atribuido al transportista de que se trate una autorización extranjera, cuya distribución u otorgamiento le haya sido encomendada a través del correspondiente convenio con el Estado extranjero del que se trate. En cualquiera de los ámbitos de actuación, las aplicaciones del ADR serán las mismas dado que es un Acuerdo normalizado y de cumplimiento conjunto de todos los países adheridos al mismo.

También existe el transporte que se denomina combinado o sucesivo, definido como tal en el artículo 28 (apdo. primero) de la LOTT como *«aquel en que existiendo un único contrato con el cargador o usuario, es realizado materialmente de forma sucesiva por varias empresas porteadoras en uno o varios modos de transporte»*. Lo habitual en torno a esta modalidad son aquellos realizados transbordando la mercancía entre vehículos de distinta naturaleza (de camión a buque, de éste a vagón ferroviario, etc.). Su regulación mercantil viene establecida por la LCTTM en su artículo 8 y en ejecución de este mismo precepto por la Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto (CGC), por la que se aprueban las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera (BOE 5 septiembre 2012) en su punto 8<sup>89</sup> del anexo donde establece las reglas especiales que deben tener los contratos de transporte continuado. Precisamente en relación a este tipo de contrato, los autónomos son habituales participantes para desarrollar esta modalidad de transporte. En efecto, conviene hacer mención especial el contrato celebrado con un TRADE el cual, deberá formalizarse por escrito y de conformidad con la normativa reguladora del trabajo autónomo (Ley 20/2007, de 11 de julio del Estatuto del Trabajo Autónomo, en adelante, LETA<sup>90</sup>. BOE 12 julio 2007). En consonancia, para la contratación de este tipo de transporte, la LOTT (art. 28.2) habilita las siguientes formas:

---

<sup>89</sup> Así, mediante este tipo de contrato de transporte, el porteador se obliga frente a un mismo cargador a realizar una pluralidad de envíos de forma sucesiva en el tiempo. El número, frecuencia, características y destino de los envíos podrán determinarse en el momento de contratar o antes de su inicio. En cuanto a su formalización, éste se formalizará por escrito cuando lo exija cualquiera de las partes.

<sup>90</sup> Como obra exhaustiva de la LETA y todas las novedades que aporta: GARCÍA NINET, I. (dir.), BALLESTER PASTOR, I. (coord.) *“Comentarios a La Ley del Estatuto del Trabajador Autónomo”*, CISS-Wolters Kluwer, S.A, 2007, Barcelona.

- a) Contratando el transporte el cargador conjuntamente con las distintas empresas porteadoras;
- b) Mediante la actuación de una agencia de transporte o transitario que contrate conjunta o individualmente con las distintas empresas porteadoras y se subroge en la posición de éstas frente al cargador efectivo, o bien;
- c) Contratando el transporte el cargador o usuario con una de las empresas que lo realicen, la cual aparecerá como porteador efectivo en relación con el transporte que materialmente lleve a cabo por sí misma, y actuará como agencia de transporte en relación con las demás empresas.

Este tipo de contrato de transporte tiene un gran protagonismo allá donde se producen intercambios en los modos de transporte, es decir, puntos de transporte intermodal<sup>91</sup>. Así, a través del mismo varios porteadores o transportistas se obligan en un mismo contrato a transportar sucesivamente la carga hasta el lugar establecido por el destinatario, asumiendo en este caso, la obligación de transportar el primer porteador de manera íntegra frente al porteador, sin embargo « (...) *al irse uniendo sucesivamente al contrato los demás porteadores, todos ellos quedan en idéntica situación dentro del mismo*<sup>92</sup>». Merced a esta modalidad habrá que tener en cuenta la participación del operador de transporte en supuestos de responsabilidad, para discernir quién es el empresario principal al que le recaerá la misma. A tales efectos, cualquier delegación de responsabilidad tanto para el transporte o para las tareas relativas a la carga y descarga para que ésta tenga efectos legales debe ser expresa, puesto que de no ser así, la responsabilidad se imputa al sujeto al cual primero se la supone.

Además, en función de la especificidad de su objeto y de su régimen jurídico, los transportes en virtud del artículo 66 de la LOTT se clasifican en ordinarios y especiales; los especiales, como es el caso de los transportes de mercancías peligrosas, son aquellos en los que por razón de su peligrosidad, urgencia, incompatibilidad con otro tipo de transporte, repercusión social u otras causas similares están sometidos a normas administrativas especiales, pudiendo exigirse para su prestación una autorización específica; en sentido contrario, los ordinarios son aquellos transportes que no tienen el carácter de transportes especiales.

Para finalizar con esta casuística en la tipología de los transportes de mercancías, según la forma de utilización de los vehículos, éstos pueden ser sucesivos, superpuestos, multimodales o como hemos afirmado, combinados<sup>93</sup>. A pesar de no tener cabida por no ser objeto de la presente investigación, resulta necesario simplemente para su conocimiento.

---

<sup>91</sup> VV.AA., “*El transporte terrestre de mercancías*”, Fundación Valenciaport (Biblioteca Técnica) Valencia, 2010, pág. 109.

<sup>92</sup> URÍA R., “*Derecho Mercantil*”, Editorial Marcial Pons, 20ª Edición, Madrid, 1993, pág. 701.

<sup>93</sup> ENRIQUEZ DE DIOS, J., “*Transporte Internacional de Mercancías*”, Esic Editorial, Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX), Pozuelo de Alcorcón, 1994, pág. 22.

Así desde esta perspectiva, los transportes sucesivos son aquellos realizados por varios porteadores por la misma vía; siendo los superpuestos, los que se verifican cuando un medio de transporte autónomo es a su vez transportado en parte de su recorrido por otros (por ejemplo, un camión sobre un buque); y, por último los multimodales, que son un caso particular del transporte combinado, en el que se da una « (...) *una integración de vehículos y medios diferentes en una operación única, gracias a la técnica de la unificación de la carga, que consiste en consolidar las mercancías de modo que permita su traslado a través de diferentes modos sin solución de continuidad*<sup>94</sup>».

## **6. EL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS. ALGUNOS ASPECTOS RELEVANTES DESDE LA PERSPECTIVA PREVENTIVA.**

Habida cuenta de las características en que se desarrollan los servicios de transporte público, es decir, aquéllos llevados a cabo por cuenta ajena mediante una retribución económica, surge la necesidad de formalizar el contrato de transporte terrestre de mercancías. Este tipo de contrato se reputa siempre como mercantil, incluso cuando existan como hemos podido comprobar, una pluralidad de expediciones en el mismo contrato.

Adelantando el próximo análisis de los sujetos que participan en la actividad, ciertamente en el momento en que se celebra este contrato, es decir: «*Aquel por el que el porteador se obliga frente al cargador, a cambio de un precio, a trasladar mercancías de un lugar a otro y ponerlas a disposición de la persona designada en el contrato*<sup>95</sup>» se empiezan a vislumbrar las figuras principales de las operaciones de transporte: porteador o transportista, cargador y destinatario. Paralelamente, a través de la formalización de este contrato entre las partes (que no necesariamente será escrito) comienzan a surtir efecto las obligaciones y responsabilidades que recoge la norma básica en materia preventiva ya que, toda vez que el conductor llega a la empresa cargadora para la realización del transporte, ésta para sus empleados debe valorar los riesgos y formarlos preventivamente de los puestos laborales que entraña la actividad del personal encargado de cargar las mercancías al vehículo. Del mismo modo que previamente<sup>96</sup> a su puesta en marcha en la carretera, la empresa transportista

---

<sup>94</sup> LÓPEZ GÓRRIZ, C., “*El Contrato de Transporte Multimodal de Mercancías*”, Manuales de formación continuada, núm. 21, 2002, págs. 353 y 354.

<sup>95</sup> Según recoge el art. 2.1 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre del contrato de transporte terrestre de mercancías (LCTTM). BOE 12 noviembre 2009. Junto con esta Ley fundamental del contrato, según se mencionó con anterioridad existe la Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, por la que se aprueban las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera. La importancia de esta Orden estriba en el hecho de que sus condiciones serán aplicables de forma subsidiaria a lo que libremente pacten las partes en los correspondientes contratos, contribuyendo así a la clarificación de las relaciones mercantiles entre cargadores y transportistas.

<sup>96</sup> Como es lógico, en esta fase de ida a la empresa cargadora los riesgos a los que está expuesto el conductor no son los mismos que una vez ha cargado las mercancías peligrosas y realiza el trayecto hasta el lugar convenido; fase en la que la gravedad de su actividad se incrementa exponencialmente. De cualquier forma, con independencia de esta fundamental diferencia, la formación del conductor y la valoración de los riesgos de su actividad deben servir para realizar dichos trayectos sin que ocurra inconveniente alguno que pueda poner en peligro la integridad física del conductor de la empresa.

para su conductor debe haber valorado los riesgos de su puesto de trabajo como formado en materia preventiva. Esto es así dado que en definitiva todos ellos, son trabajadores asalariados que dependen de su empleador el cual debe velar por la seguridad y salud de sus empleados. Se entiende lógica esta doble vertiente preventiva de cada una de las categorías profesionales puesto que, de hecho, según el ADR y el Real Decreto 551/2006, ambas actividades van unidas, es decir, están consideradas como operaciones de transporte obviamente la realización en la carretera del propio transporte como a su vez, las actividades de carga y descarga de las mercancías peligrosas en los vehículos acondicionados y homologados para ello.

A efectos del contrato de transporte, éste recoge el acuerdo entre el transportista y la persona que desea hacer transportar su mercancía considerada como peligrosa (cargador). Cabe destacar, que estos contratos se presuponen celebrados en nombre propio tal y como recogen las condiciones generales de contratación, sin embargo de manera excepcional podrá alegarse la contratación en nombre ajeno cuando se acredite que así se había hecho constar de forma expresa y suficiente en el momento de contratar, indicado la identidad de la persona en cuyo nombre se contrata, y siempre que la intermediación se realice con carácter gratuito (art. 5, CGC). De cualquier forma, los empresarios transportistas, las cooperativas de trabajo asociado dedicadas al transporte, las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización de transportes, los operadores y agencias de transporte, los transitarios, los almacenistas-distribuidores, los operadores logísticos, así como cualesquiera otros que contraten habitualmente transportes o intermedien habitualmente en su contratación, sólo podrán contratarlos en nombre propio.

Producto de las características propias de la actividad en la que se hace necesaria en ciertos momentos la intervención de un operador de transporte para intermediar en la contratación de servicios de transporte público de mercancías peligrosas por carretera, ha de señalarse al respecto, la independencia del contrato celebrado entre el cargador y un operador de transporte con el celebrado entre éste y la empresa de transporte. En este sentido, con el propósito de aclarar la formalización de los distintos contratos y quién asume la posición de cargador y porteador en cada caso ha de hacerse hincapié en este respecto ya que, ello es de vital importancia para el establecimiento de las obligaciones y responsabilidades respectivas que se derivan de la propia LCTTM y, por extensión, de las obligaciones en materia de prevención de la seguridad y salud en el sentido de diferenciar en cada uno de los supuestos a qué sujeto se le encomienda el conjunto de los deberes preventivos para sus trabajadores. Desde este prisma, con arreglo al artículo 6 de las CGC, el porteador que contrate con el cargador responderá frente a éste de la realización íntegra del transporte conforme a lo previsto en la LCTTM, aún cuando no la lleve a cabo por sí mismo en todo o en parte. Más allá, en el momento en que el porteador contrate directamente con el cargador y, a su vez, contrate la realización efectiva de la totalidad o una parte del transporte con otro porteador, quedará obligado frente a éste como cargador según los efectos de la LCTTM y en el contrato que con él haya celebrado. Sin embargo, a éstos últimos efectos, los términos del contrato celebrado entre un cargador y un operador de transporte de mercancías (agencia de transporte, transitario,

operador logístico o almacenista-distribuidor) no predeterminan los del celebrado como consecuencia entre dicho operador y el transportista que efectivamente vaya a realizar el transporte. Por tanto recapitulando, con independencia de estos contratos se aplicarán las condiciones establecidas en la reiterada Orden, sin que a ello afecten las que resulten de aplicación al otro, al igual que en el supuesto en que el transportista hubiese contratado con el cargador efectivo, encomiende, a continuación, la realización, total o parcial, del transporte a otro transportista. Esta subcontratación está muy extendida en el sector así que, esta determinación de los sujetos, debe quedar asumida para la imposición a la persona responsable según su papel en el contrato, de las responsabilidades y obligaciones preventivas que le atañen como empresario respecto de sus trabajadores bajo una relación laboral.

Precisamente, de cierta relevancia para el establecimiento de las obligaciones en materia preventiva, la situación profesional de un trabajador en el transporte por carretera no difiere de cualquier otro que presta sus servicios en otro sector de actividad. Simplemente, su relación jurídico-laboral parte de la premisa de que es titular de un contrato de trabajo y presta sus servicios para un empresario cuya actividad productiva consiste precisamente en el transporte por carretera de las mercancías peligrosas. Eso sí, la relación del transportista por cuenta ajena será considerada como laboral siempre y cuando se cumplan –merced al Estatuto de los Trabajadores<sup>97</sup>– las notas de laboralidad<sup>98</sup>. De tal forma que según reza su artículo 1.1 su actividad se considerará laboral cuando se cumplan los siguientes presupuestos sustantivos de todo contrato laboral: voluntariedad, ajenidad, dependencia y retribución.

El contrato de transporte ha estado tradicionalmente regulado a través del Código de Comercio<sup>99</sup> (arts. 349 a 379). No obstante, a causa de la antigüedad de esta norma –data del año 1985–, obviamente, fue necesaria una actualización en su regulación más ajustada a la nueva realidad social en que

---

<sup>97</sup> RD Legislativo 1/1995, de 24 de marzo. En lo sucesivo, ET.

<sup>98</sup> Estas notas de laboralidad o notas constitutivas del contrato de trabajo según ha señalado reiteradamente la doctrina, en interpretación del art. 1.1 ET son: la voluntariedad, la ajenidad, la dependencia y la retribución. En cuanto a la primera de ellas, el art. 1.1 del ET exige, para la determinación de su ámbito aplicativo, que los trabajadores presten sus servicios voluntariamente. La prestación del trabajo en régimen de libertad impregna toda la relación laboral, afectando tanto a su inicio o contratación como a su permanencia y extinción, lo que justifica las facultades reconocidas al trabajador para poner fin a la relación jurídica de trabajo dependiente [art. 49.1 d), ET]. Por tanto, la prestación de servicios debe nacer del consentimiento libre del trabajador y se debe efectuar de modo voluntario. Mientras, la nota caracterizada por la ajenidad se relaciona con que la actividad a la que se refiere el Derecho del Trabajo es el prestado por cuenta ajena (al contrario de los prestados por cuenta propia), según el art. 1.1 ET. Esta es la nota clave de la legislación laboral, para incluir una actividad dentro de los parámetros establecidos por el ordenamiento jurídico-laboral o por el contrario, incluir la actividad a los extramuros del Derecho del Trabajo. Seguidamente, la doctrina considera la nota de dependencia como otra de las que debe incluirse en todo contrato de trabajo, como aquél servicio prestado dentro del ámbito de organización y dirección de otra persona, física o jurídica, denominada empleador o empresario. Finalmente, en referencia a la retribución el contrato de trabajo exige onerosidad, es decir, una contraprestación económica, puesto que la gratuidad no entraría dentro de la concepción jurídico-laboral; se exige que el trabajo sea retribuido, lo cual a través del mismo, el empleador obtiene un beneficio y el trabajador su medio de subsistencia personal y para el de su familia.

<sup>99</sup> RD de 22 de agosto 1885. Gaceta 16 octubre 1885.



se desarrollaba en nuestro país el transporte de mercancías por carretera tarea que se llevó a cabo mediante la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías (LCTTM), que modernizaba la regulación del transporte por carreteras en España, derogando así los artículos 349 a 379 del Código de Comercio. Juntamente a esta presente Ley, en una misma órbita mercantil gravita la LOTT<sup>100</sup> y su Reglamento de desarrollo (ROTT) pese a que su principal objeto es regular las relaciones entre el particular y la Administración, tanto la Ley como su Reglamento también inciden en el régimen jurídico aplicable al contrato de transporte<sup>101</sup>.

De la LCTTM cabe resaltar los preceptos en torno a la regulación de los sujetos<sup>102</sup> que participan en el sector de la actividad del transporte terrestre, así como las obligaciones de carga y descarga y las prescripciones sobre el acondicionamiento y la entrega de las mercancías al porteador. A mayor abundamiento, esta Ley se redactó tomando como referencia el Convenio de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (conocido como la Convención CMR) celebrado en la ciudad de Ginebra (Suiza) el 19 de mayo de 1956, al que España se adhirió el 12 de septiembre de 1973. La Convención CMR resulta de aplicación a todo contrato de transporte de mercancías por carretera realizado a título oneroso por medio de vehículos, siempre que el lugar de la toma en carga de la mercancía y el lugar previsto para su entrega al destinatario, tal como están indicados en el contrato, estén situados en dos países diferentes.

---

<sup>100</sup> La cual, dedica tres títulos completos, con el objeto de regular las condiciones para el ejercicio del transporte, las distintas modalidades de transporte por carretera (públicos, privados; internacional; turísticos, urbanos), junto con otras actividades complementarias y auxiliares del transporte por carretera y el régimen sancionador. En términos globales, la LOTT establece la distinción entre público y privado al definir en su art. 1 por transporte terrestre de mercancías: «*Aquellos realizados en vehículos automóviles que circulen sin camino de rodadura fijo, y sin medios fijos de captación de energía, por toda clase de vías terrestres urbanas o interurbanas, de carácter público, y asimismo, de carácter privado, cuando el transporte que en los mismos se realice sea público*», definiendo inmediatamente después la LOTT qué entiende por actividades complementarias y auxiliares del transporte cómo: «*La actividad de agencia de transportes, la de transitario, los centros de información y distribución de cargas, las funciones de almacenaje y distribución, la agrupación y facilitación de las llegadas y salidas a través de estaciones de viajeros o de mercancías, y el arrendamiento de vehículos*».

<sup>101</sup> Al amparo de ambas normas, se detalla por ejemplo: a quién le corresponde pagar las operaciones de carga y descarga de las mercancías; quién responde de los daños a consecuencia de una inadecuada carga y descarga (art. 22, LOTT y art. 4, ROTT); sobre depósito y enajenación de mercancías para cobro de los portes por el transportista (art. 23.2, LOTT); sobre seguros (arts. 21.2 y 3) y quizá lo más importante; también establecen un límite máximo de responsabilidad del transportista derivada del contrato de transporte (art. 23.1, LOTT y que el ROTT cuantifica en su art. 3).

<sup>102</sup> La Ley considera que debe realizar una especial atención a la determinación de los sujetos del transporte, ya que ha sido fuente de continuos problemas en el Derecho español. De este modo, en su art. 4 indica que los sujetos son: 1) cargador, esto es, quien contrata en nombre propio la realización de un transporte y frente al cual el porteador se obliga a efectuarlo; 2) porteador: quien asume la obligación de realizar el transporte en nombre propio con independencia de que lo ejecute por sus propios medios o contrate su realización con otros sujetos; 3) destinatario: persona a quien el porteador ha de entregar las mercancías en el lugar de destino, y; 4) expedidor, es decir, el tercero que por cuenta del cargador haga entrega de las mercancías al transportista en el lugar de recepción de la mercancía.

Conforme a la LCTTM, en supuesto de formalizarse el contrato de transporte de mercancías –y, por ende también el de mercancías peligrosas– éste se regirá por los Tratados internacionales vigentes en España y, en lo no previsto en éstos, serán aplicables las normas relativas a la contratación mercantil. Por consiguiente, nos encontramos ante un contrato mercantil en el momento en que el transporte lo realiza un empresario o bien una persona que se dedica habitualmente a realizar transportes para el público<sup>103</sup>. Según señala en su artículo 1, el objeto de la norma, es la regulación del contrato de transporte terrestre de mercancías realizado por medios mecánicos con capacidad de tracción propia. Tal y como se ha señalado en la distinta tipología de transporte de mercancías, el contrato aparece en la modalidad del transporte público, según el cual, un conductor profesional se dedica a trasladar de lugar mercancías de otros, a quienes por este servicio cobra, como precio, una determinada cantidad (denominado en el sector como “*portes*”).

Así pues, el contrato de transporte terrestre de mercancías supone un acuerdo jurídico entre dos personas o partes, mediante el cual el transportista o porteador se compromete a trasladar una cosa material o mercancía de un lugar a otro<sup>104</sup> bajo su propia custodia, siguiendo las instrucciones de la otra persona (cargador o remitente<sup>105</sup>) y a entregar esa mercancía peligrosa a una tercera (destinatario o consignatario) designada por la segunda, en las mismas condiciones que el transportista la recibió, dentro de un determinado plazo de tiempo (si así se hubiera acordado). Como se observa, el sector del transporte es una actividad particular precisamente por el entramado de personas que participan en él; todos estos sujetos, con posterioridad serán analizados con el propósito de dirimir las distintas responsabilidades a las que pueden incurrir durante el devenir del transporte, tanto desde un punto de vista mercantil como desde un punto de vista específico y técnico de la actividad según el ADR y el Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo. Conjuntando todas estas especificaciones que aparecen en la normativa y su debido cumplimiento, sin duda, reforzarán la actividad y la seguridad y salud de las personas que participan en ella.

---

<sup>103</sup> CONCEPCIÓN RODRÍGUEZ, J., “*El Contrato de Transporte*”, Manuales de Formación Continua, núm. 21, Consejo General del Poder Judicial, Madrid, 2003, pág. 303.

<sup>104</sup> En este sentido, existen diferentes traslados de las mercancías para distinto público y consumidor final atendiendo a si son materias primas, intermedias o acabadas, debido a que, según sea una u otra, su transporte varía. De este modo, algunos productos peligrosos son materias primas, por lo que resulta necesario transportarlos desde los puntos de extracción (normalmente zonas no industrializadas) hacia los países desarrollados; otras materias peligrosas son productos intermedios, que se utilizan en los procesos industriales; y finalmente, hay otros que son productos terminados y elaborados y que hay que transportarlos desde el lugar de producción y fabricación, distribuyéndolos hasta los puntos de consumo. Tal y como recoge la obra publicada por APARICIO FLORIDO, J., “*Planificación española sobre Transporte de Mercancías Peligrosas*”, International Association of Emergency Managers (IAEM), abril 2004.

<sup>105</sup> El remitente, sinónimo de cargador, se compromete básicamente a pagar el precio del transporte y sus eventuales gastos, a dar las necesarias instrucciones, así como a cumplir las restantes obligaciones que el Derecho tuviera establecidas.

Trasladando el contenido normativo de la LCTTM al terreno específico del transporte de mercancías peligrosas, fundamentalmente destaca su artículo 24<sup>106</sup> señala que el cargador y, por tanto también, la agencia de transportes (como porteador contractual queda obligada frente al transportista efectivo como cargador) en el momento de entregar al porteador las mercancías peligrosas, debe especificar la naturaleza exacta del peligro que representan, indicándole las precauciones a tomar. Se entiende que el cargador es quien mejor conoce la peligrosidad de la mercancía a transportar, « (...) *bien por poseer él mismo la información correspondiente, bien por estar más cerca (que el transportista) a las personas que la poseen*<sup>107</sup> ». Según se desprende del contenido del ADR, esta obligación del cargador se cumple aún cuando lo único que transmita al porteador sea el nombre que recibe la mercancía en el ADR, pues ya se encarga éste de precisar las precauciones a tomar según la clase a que pertenece la mercancía. Con independencia de la obligación del transportista o porteador de informar a sus empleados, a tenor del artículo 25 del Real Decreto 551/2006, el conductor debe instruirse sobre las particularidades de la materia que va a transportar, leyendo detenidamente las instrucciones escritas que se le hayan entregado y recabando del expedidor, cargador o intermediario, cuantas aclaraciones precise, asegurándose de que tanto la carta de porte como las instrucciones escritas para el conductor se encuentran a bordo de la unidad de transporte al iniciar el viaje. De todos modos, en virtud de la LCTTM en caso de que el cargador incumpla esta obligación y se produzcan daños como consecuencia del desconocimiento del transportista de la peligrosidad de la mercancía, el cargador deberá responder ante ellos. Es importante hacer hincapié en esta circunstancia puesto que resulta fundamental y reforzará la seguridad en la actividad dado que evidentemente, en el supuesto de que el conductor conozca los peligros a los que se enfrenta, en supuesto de ocurrir un accidente durante el transporte o la carga y descarga, podrá actuar con la debida diligencia y aptitud con el correspondiente aumento de su propia seguridad y, por extensión del vehículo, de la carga, de terceros ajenos y del medio ambiente. En caso contrario, es decir, cuando este aviso no haya sido consignado en la carta de porte, recaerá sobre el cargador o destinatario la carga de la prueba de que el porteador tuvo conocimiento de la naturaleza exacta del peligro que presentaba el transporte de dichas mercancías. Además, en su segundo párrafo (art. 24.2, LCTTM) establece que el porteador que no haya sido informado de la peligrosidad de las mercancías, no estará obligado a continuar el transporte y podrá descargarlas, depositarlas, neutralizar su peligro, devolverlas a su origen o adoptar cualquier otra medida que resulte razonable en atención a las circunstancias del caso. El porteador deberá comunicarlo inmediatamente al cargador, el cual asumirá los gastos y daños derivados de tales operaciones. Como se ampliará, bajo estas circunstancias en teoría, se entiende que si el conductor que trabaja para el porteador se percata que está transportando estas mercancías peligrosas, inmediatamente se pondrá en contacto con el responsable de su empresa para pedir las instrucciones concretas a llevar a

<sup>106</sup> Dada su importancia, a efectos prácticos de nuestro estudio, se ampliará convenientemente en el apartado correspondiente de responsabilidades.

<sup>107</sup> PUETZ A., “Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre”, Aranzadi Cizur Menor (Navarra), septiembre 2010, pág. 303.

cabo para con las mismas, protegerse tanto personalmente, como a terceras personas ajenas y al medio ambiente.

El contenido del contrato de transporte de mercancías, se regula a través de su Capítulo III específicamente entre los artículos 17 a 43 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre (LCTTM). Si bien el contenido que comprende tales artículos es meramente mercantil, interesa analizarlo para enfocar las distintas obligaciones y responsabilidades que se comprometen a cumplir las partes firmantes del contrato de transporte terrestre ya que, a nuestro particular existen conductas direccionables a la prevención de riesgos laborales tal como la responsabilidad que se deriva del incumplimiento del cargador de no informar de antemano al porteador de la naturaleza de las mercancías peligrosas a transportar. Obviamente, este hecho puede repercutir negativamente en la salud y bienestar del conductor precisamente por el desconocimiento mencionado anteriormente ya que, no es lo mismo transportar una mercancía a simple vista inocua que explosivos o materias radiactivas altamente peligrosas. Así, en un primer término, a tenor del artículo 17 de la presente Ley, el porteador o transportista debe utilizar un vehículo<sup>108</sup> idóneo para el transporte de estas mercancías tan inestables y volátiles, según la información que para ello el cargador deba suministrarle. En cuanto al vehículo, el porteador deberá ponerlo a disposición del cargador en el lugar y tiempo pactados. Si nada se pacta respecto a la hora, el porteador cumple su obligación poniendo el vehículo a disposición del cargador con antelación suficiente para que pueda ser cargado el día señalado. Si se trata de un contrato de transporte de mercancías por carretera y, no se hubiere pactado plazo, el transportista cumple con su obligación poniendo a disposición el vehículo para su carga antes de las dieciocho horas del día señalado (art. 18, LCTTM). En el supuesto de que exista un pacto expreso previo entre las partes en cuanto al día y la hora u hora límite para la puesta a disposición del vehículo y el porteador no cumple dicho plazo, el cargador podrá desistir de la expedición de que se trate y buscar inmediatamente otro porteador. Según se analizará de modo pormenorizado en el apartado correspondiente al tiempo de trabajo, este hecho puede provocar que el conductor aumente de velocidad y actúe de modo negligente en la carretera. Evidentemente, esta conducta puede acarrear un accidente vial con las graves consecuencias que supone poner en peligro este tipo de mercancía para él mismo, para terceros implicados y para el medio ambiente. En el momento en que el cargador haya sufrido perjuicios como consecuencia de la demora y, ésta fuere imputable al porteador, podrá además exigir la indemnización que proceda. Por tanto, esta peculiaridad del contrato puede poner en peligro al conductor en la carretera dado el plazo limitado para la carga del vehículo. No obstante conviene precisar –reiterando la misma idea de nuevo– que el vehículo en esta fase, no se encuentra cargado de mercancías altamente inestables como son las mercancías consideradas por el ADR peligrosas, por lo que en caso de producirse un accidente, lógicamente las

---

<sup>108</sup> El ADR y el RD 551/2006 como se detallará en adelante, exigen que el vehículo para este tipo de transporte esté acondicionado, homologado y en perfectas condiciones: haber pasado las respectivas revisiones y el mantenimiento periódico. Sin entrar mucho más en este asunto, no cabe duda que el medio de transporte que se encuentre en perfectas condiciones para la puesta en marcha de la actividad coadyuvará a una mejoría en la seguridad y protección de todos los involucrados.

consecuencias serán menores que se pueda producir durante la carga y durante el trayecto por carretera hasta el destinatario de las mercancías. De cualquier forma, pese a que en esta fase no exista un peligro tan evidente como en la del transporte con el vehículo cargado, ello no es óbice para que se puedan materializar accidentes; será tarea del porteador informar al conductor que no exceda los límites en la velocidad aún cuando tenga la certeza de que pueda demorarse en la entrega.

Por su parte, el cargador debe entregar al porteador las mercancías en el lugar y tiempo pactados. En caso de incumplimiento, debe indemnizar al transportista con una cuantía equivalente al precio del transporte previsto, o bien debe ofrecerle la realización de un transporte de similares características que se encuentre inmediatamente disponible. No obstante, cabe también la posibilidad que el cargador le entregue tan sólo una parte de las mercancías peligrosas pactadas. En este supuesto, sin perjuicio del pago del precio del transporte de esa parte, el cargador deberá abonarle una indemnización igual al precio del transporte de la mercancía no entregada, o bien ofrecerle la inmediata realización de otro transporte de similares características al inicialmente convenido (art. 19, LCTTM). Por su parte subrayable desde la prevención y seguridad en la actividad, el porteador en el momento de hacerse cargo de las mercancías peligrosas entregadas por el cargador, deberá comprobar el estado aparente de las mismas y el de su embalaje, así como la exactitud de las menciones de la carta de porte relativas al número y señales de los bultos<sup>109</sup>. Si encuentra defectos en las mercancías peligrosas anotará en la carta de porte mediante la formulación singularizada de reservas suficientemente motivadas (art. 25, LCTTM). Estas comprobaciones previas, también conocidas bajo la acepción anglosajona *check-list*, son determinantes desde el prisma preventivo ya que, de no hacerse así, el conductor puede ver peligrada su integridad física en un porcentaje muy elevado.

Paralelamente, en vistas de su propia seguridad y salud –en caso de que el autónomo simultanee su conducción de titular de la autorización para el transporte público con la de conductor–, el transportista tiene la opción (art. 26, LCTTM) de examinar las mercancías peligrosas (pudiendo verificar el peso y sus medidas) y de registrar los bultos en caso de que tenga fundadas sospechas de falsedad en torno a la declaración del cargador, dado que los datos incorrectos de las mercancías peligrosas en torno a su peso, en caso de que sean excesivos los volúmenes de las mismas y desconocidos por el transportista, ello puede acarrear para él (autónomo) o para sus conductores asalariados en caso de tenerlos posibles vuelcos en el camión. Estas comprobaciones que se pueden llevar a cabo por el porteador, se harán en presencia del cargador o sus auxiliares; de no ser posible la presencia de estos últimos, el reconocimiento y registro de los bultos se hará ante Notario o con asistencia del Presidente de la Junta Arbitral del Transporte competente o persona por él designado (art. 26.3, LCTTM).

---

<sup>109</sup> Si el transportista carece de medios adecuados para poder verificar la coincidencia del número y las señales de los bultos, lo hará constar debidamente en la carta de porte, que se analizará a colación en el mismo apdo. 1.6 de la presente investigación.

Una vez realizado este reconocimiento externo y, examinadas las mercancías, en su caso, el porteador a través de sus conductores auxiliares o por sí mismo en caso de ser empresario transportista, debe entregar la mercancía peligrosa transportada al destinatario en el lugar y plazo detallados previamente en el contrato de transporte de mercancías. En cualquier caso, el porteador podrá negarse a entregar las mercancías y retenerlas<sup>110</sup> en su poder en caso de que el obligado a pagar el precio u otros gastos ocasionados por el transporte en virtud del contrato no lo haga. De no ocurrir este supuesto, si no se hubiera indicado plazo alguno, según indica la norma, el porteador deberá entregar la mercancía peligrosa al destinatario dentro del término que razonablemente emplearía un porteador diligente en realizar el transporte, atendiendo a las circunstancias del caso (art. 33, LCTTM). En este precepto se entienden incluidas las vías destinadas a este transporte definidas con arreglo a las mencionadas RIMP. De este modo, el porteador asume la obligación de transportar por carretera las mercancías peligrosas al destinatario<sup>111</sup> indicado en el contrato de transporte terrestre. En efecto, salvo que se haya pactado un itinerario concreto, el conductor deberá conducir por la ruta más adecuada atendiendo a la operación y a las características de las mercancías; existen tal y como se detallará de modo pormenorizado límites viales para la conducción de este tipo de vehículos durante ciertas carreteras del territorio nacional y ciertos días (festividades por ejemplo). Asimismo, durante este trayecto, tiene la obligación de guardar y conservar las mercancías desde que las recibe en origen hasta que las entrega en destino (art. 28, LCTTM). El porteador por medio de sus conductores, se encuentra en la obligación de entregar las mercancías en el lugar y tiempo convenidos en el mismo estado en que se hallaban en el momento de recibirlas por parte del cargador en atención a las condiciones y a la descripción de las mercancías peligrosas que resultan de la carta de porte; tiene lo que se entiende, una obligación de resultado, por lo que el conductor debe actuar de modo diligente sin desatender en ningún momento su responsabilidad en la entrega ya que ésta, como se ha afirmado debe llegar incólume<sup>112</sup> al destinatario.

<sup>110</sup> A tenor del art. 40.2 de la LCTTM: «Cuando el porteador retenga las mercancías, deberá solicitar al órgano judicial o a la Junta Arbitral del Transporte competente el depósito de aquéllas y la enajenación de las necesarias para cubrir el precio del transporte y los gastos causados, en el plazo máximo de diez días desde que se produjo el impago».

<sup>111</sup> Si el destinatario no se encuentra en el domicilio indicado en la carta de porte, si no se hace cargo de las mercancías en las condiciones indicadas en el contrato, si no realiza la descarga aún cuando le corresponda o bien, se niega a firmar el documento de entrega, el porteador, amén del art. 36 de la LCTTM en cualquiera de estas circunstancias, el porteador lo hará saber al cargador en el plazo más breve posible y aguardará sus instrucciones. En este sentido, el transportista tendrá derecho a exigir del cargador el pago de los gastos y perjuicios que le ocasionen la petición y ejecución de instrucciones, así como el retraso o la falta de instrucciones, a menos que estos gastos sean causados por su culpa.

<sup>112</sup> Si, a pesar de las medidas que se hayan adoptado, las mercancías transportadas corrieran el riesgo de perderse o de sufrir daños graves, el porteador, en virtud del art. 32 de la citada Ley, lo comunicará de inmediato al titular del derecho de disposición solicitándole instrucciones. Asimismo, en caso de que el porteador y el destinatario no consiguieran ponerse de acuerdo en torno al estado de las mercancías entregadas o a las causas que hayan motivado los daños, pueden disponer para su reconocimiento la presencia de un perito designado a tal efecto por ellos mismos o por el órgano judicial o la Junta Arbitral del Transporte que corresponda (art. 34.2, LCTTM).

Además de que el cargador deba entregar al porteador las mercancías peligrosas en el lugar y tiempo convenidos, debe adjuntar o bien en la carta de porte o bien poner a disposición del porteador toda la documentación necesaria relativa a la mercancía peligrosa que deba transportar por la carretera, así como todos los trámites que el porteador haya de efectuar antes de proceder a la entrega en el punto de destino (art. 23, LCTTM). El cargador es responsable ante el porteador de todos los daños que pudieran resultar de la ausencia, insuficiencia o irregularidad de estos documentos e informaciones, salvo en caso de culpa por parte del porteador<sup>113</sup>. En lo sucesivo, concretamente en el bloque de responsabilidades del presente estudio, estos preceptos serán ampliados puesto que existen sentencias que tratan sobre este particular. De tal modo que el cargador debe documentar fehacientemente la mercancía peligrosa, cuyo documento se unirá al que se exige a todo conductor en la carretera tanto a título personal [permiso de conducir, Documento Nacional de Identidad (DNI) o pasaporte, CAP, certificado de autorización para el transporte de mercancías peligrosas –carnet ADR–] como a título del estado correcto del vehículo (tarjeta de inspección técnica de vehículo –ITV–)

Así con todo, cualquier precaución es poca en un sector en el que se manejan unas mercancías tan peligrosas, por lo que el cargador no debe escatimar esfuerzos en indicar al transportista o porteador toda la documentación que precise para transportar la mercancía en pos de un transporte efectivo sin daños para las mercancías y por consiguiente, sin poner en peligro al conductor y en su caso sus ayudantes, a terceros ajenos en la carretera y al medio ambiente.

Como se ha podido comprobar, desde la LCTTM se da un trato individualizado al titular de la empresa de transporte que si bien, como empresario él mismo puede ser quien realmente traslade las mercancías peligrosas y aplicársele los preceptos relacionados en términos de seguridad que se derivan de la LCTTM a favor del conductor, lo que es cierto que esta norma no realiza el mismo trato para los auxiliares con los que pueda contar el porteador o transportista para desarrollar la actividad del transporte salvo el principio de responsabilidad que se deriva por los actos y omisiones de las personas que utiliza el empresario transportista en el cumplimiento de sus obligaciones. Así, mediante el presente estudio esta carencia se intenta cubrir de tal forma que el grueso del análisis de las medidas preventivas a adoptar en el transporte de mercancías peligrosas va enfocado al conductor profesional durante su transporte por la carretera. Sin embargo, ello no es impedimento para señalar también aquellos riesgos que se derivan durante las operaciones de carga y descarga de las mercancías; riesgos que resultan menos trascendentales de los que se puedan producir en la carretera, pero no por ello deben ser obviados. A propósito, en referencia a los sujetos obligados a llevar a cabo estas operaciones auxiliares, el artículo 20 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre (LCTTM) señala que serán por cuenta del cargador y del destinatario, salvo que expresamente se asuman estas

---

<sup>113</sup> En cuyo caso responderá el transportista como en el caso de una conducción negligente o según señala el art. 23.3 de la LCTTM, en caso de pérdida o mala utilización de los documentos (información sobre la mercancía y los trámites). En todo caso, la indemnización a su cargo no excederá de la que correspondería en caso de pérdida de la mercancía.

operaciones por el porteador o transportista<sup>114</sup> antes de la efectiva presentación del vehículo para su carga o descarga. En caso de que estas operaciones correspondan al cargador y al destinatario, soportarán las consecuencias de los daños que se puedan producir a consecuencia de estas operaciones. No obstante, a pesar de que les corresponda estas operaciones, ello no será impedimento para que el porteador pueda impartirles instrucciones concretas para la colocación y estiba de las mercancías, en cuyo caso recaerá en la figura del transportista la responsabilidad por los daños ocasionados derivadas de las mismas. De igual forma, este contenido normativo se aplicará respecto de la estiba y desestiba de las mercancías peligrosas –conceptos más habituales para la carga y descarga de buques–. En este particular conviene precisar el concepto de estiba. Así por estiba se entiende la colocación y acondicionamiento de la mercancías en el interior del vehículo con sus consecuentes operaciones de apilado y trincado; el factor estiba es el cociente entre el volumen en m<sup>3</sup> que ocupa una mercancía peligrosa y el peso de la misma<sup>115</sup>. A colación, en estos mismos términos, huelga repetir el contenido establecido por la LOTT en su artículo 22 (apdos. segundo y tercero) en el que se distinguen los servicios de transporte de mercancías en función de que la carga sea completa o fraccionada. Según dispone, las operaciones de carga y estiba en caso de que el transporte se trate de carga completa, salvo pacto en contra, serán por cuenta del cargador o remitente quien asumirá en su caso los daños producidos a causa de estas operaciones. Asimismo, de igual forma que señala la LCTTM el transportista podrá impartir instrucciones concisas sobre la forma de cargar las mercancías en el vehículo, en cuyo caso, será responsable de aquellos sucesos ocurridos como consecuencia de las instrucciones proporcionadas. Mientras, salvo no se disponga lo contrario, las operaciones de descarga y desestiba de las mercancías peligrosas del correspondiente vehículo corresponderá al consignatario o destinatario que a su vez, asumirá su responsabilidad en caso de producirse daños en dichas operaciones, pudiendo colaborar el transportista de idéntica forma que en la carga y estiba anterior, mediante instrucciones para la descarga de estas mercancías consideradas como tal por el ADR.

En cuanto a las operaciones de carga, estiba, descarga y desestiba de las mercancías en los servicios de transporte de carga fraccionada –aquéllos en los que resulten necesarias operaciones previas de manipulación, grupaje o

<sup>114</sup> Este precepto demuestra que en ocasiones, el porteador debe realizar estas operaciones de carga y descarga. En estos casos en los que la empresa de transporte a través de sus conductores pueda transportar y a la par también cargar o descargar mercancías peligrosas, tanto éstos como sus ayudantes estarán expuestos a una mayor cantidad de riesgos y, por tanto, la evaluación de riesgos deberá ser de ambos puestos de trabajo y, consecuentemente, su formación en prevención de riesgos laborales, mayor. Yendo más allá, si el transportista es autónomo o TRADE, en caso de asumir y realizar ambas tareas (transporte y carga y/o descarga de mercancías peligrosas) en el mismo sentido, acarreará una sobreexposición y a una mayor probabilidad de que pueda verse peligrada su seguridad y salud. De cualquier forma, pese a escapar a nuestro interés cabe decir que para los casos de paquetería, al transportista le corresponde realizar toda la labor de carga y descarga por las peculiaridades de este tipo de transportes; recogida o reparto de envíos de mercancías consistentes en un reducido número de bultos fácilmente manipulados por una persona sin otra ayuda que las máquinas o herramientas que lleve a bordo el vehículo utilizado.

<sup>115</sup> MIRA QUÍLIS, A., “ABC del transporte de mercancías por carretera”, Fundación Instituto Valenciano de Estudios del Transporte (IVET), Valencia, 2000, pág. 64.



clasificación, muy habituales en los transportes—, la LOTT señala como responsable único, siempre y cuando no se pacte otra cosa, al porteador<sup>116</sup> quien será el responsable de los daños ocasionados por mor de las posibles deficiencias que se puedan producir durante dichas operaciones. En la misma línea de estas operaciones de carga y descarga de las mercancías peligrosas, si durante esas operaciones el vehículo haya de esperar un plazo<sup>117</sup> superior a dos horas hasta que se concluya su carga y estiba o desestiba y descarga, la norma a favor del porteador, establece una indemnización<sup>118</sup> por parte del cargador en concepto de paralización. En suma, la LCTTM guarda silencio ante esta dicotomía que establece la LOTT entre los tipos de carga y, simplemente, se limita a hacer responsable de estas operaciones de carga y descarga al cargador y destinatario (descargador) respectivamente, salvo que el porteador las asuma con anterioridad a la efectiva presentación del vehículo.

En la tarea de analizar la LCTTM, un aspecto relevante desde la perspectiva de la seguridad y salud del conductor profesional se relaciona con el acondicionamiento e identificación de las mercancías. Relativo a esta circunstancia, la norma por la que se regula el contrato de transporte terrestre de mercancías amén de su artículo 21 señala que salvo pacto en contrario, el cargador<sup>119</sup> debe acondicionar las mercancías para su transporte, máxime cuando son peligrosas como el caso que nos ocupa. No solamente deben estas acondicionadas para un transporte seguro y eficaz, sino que deben estar claramente identificadas y señalizadas a través de los correspondientes signos en los que se señale la misma descripción contenida en la carta de porte. Razón por la cual, estas mercancías peligrosas deben ser entregadas al porteador a la par de acondicionadas y embaladas, identificadas y señalizadas mediante las oportunas marcas o inscripciones que avisen del riesgo que su manipulación pueda entrañar para las personas o para las propias mercancías. En esta línea, también deberán señalizarse el vehículo y las cisternas con las preceptivas etiquetas o señales (paneles naranja) las cuales sirven de identificación de la carga transportada para el usuario de la carretera y para Protección Civil y las distintas fuerzas de seguridad en caso de accidente y su conveniente actuación en torno al tipo de vehículo siniestrado o mercancía

---

<sup>116</sup> Al igual que el mencionado art. 20 de la LCTTM, en estos casos de ser autónomo el mismo porteador o transportista, haría funciones de conductor y de cargador y/o descargador de mercancías peligrosas.

<sup>117</sup> El mismo, se contará desde la puesta a disposición del vehículo para su carga o descarga en los términos requeridos por el contrato.

<sup>118</sup> Según señala el art. 22.3 de la LCTTM, salvo que se haya pactado expresamente una indemnización superior para este supuesto, la paralización del vehículo por causas no imputables al porteador, incluidas las operaciones de carga y descarga, dará lugar a una indemnización en cuantía equivalente al Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples/día multiplicado por 2 por cada hora o fracción de paralización, sin que se tengan en cuenta las dos primeras horas ni se computen más de diez horas diarias por este concepto. Cuando la paralización del vehículo fuese superior a un día el segundo día será indemnizado en cuantía equivalente a la señalada para el primer día incrementada en un 25 por 100.

<sup>119</sup> Esta obligación impuesta al cargador, conlleva de manera correlativa una responsabilidad en el caso de que a raíz de la entrega al porteador de estas mercancías se produzcan daños a personas, al material de transporte o a otras mercancías, así como de los gastos ocasionados por defectos en el embalaje de las mercancías, a menos que tales defectos sean manifiestos o ya conocidos por el porteador en el momento de hacerse cargo de las mercancías y no haya hecho las oportunas reservas.

derramada (por ejemplo, en caso de extinción según qué materia deberá utilizarse uno u otro tipo de extintor). En caso contrario, como medida preventiva, la norma posibilita al porteador el rechazo de los bultos que se presenten mal acondicionados o identificados para el transporte, que no vayan acompañados de la documentación necesaria o cuya naturaleza o características no coincidan con las declaradas por el cargador; el porteador comunicará inmediatamente al cargador este rechazo (art. 27). Desde esta misma perspectiva, ha de precisarse que el etiquetado y el envasado de las mercancías peligrosas son relevantes en términos preventivos y de seguridad para las personas que participan en la actividad, así razonablemente a nuestro objetivo se analizarán de manera pormenorizada en apartados posteriores.

### **6.1. La Carta de porte.**

Estrechamente vinculado al contrato de transporte terrestre de mercancías, tal y como se ha señalado reiteradamente, aparece la carta de porte que sirve para documentar el contenido del contrato y justificar el desplazamiento de las mercancías peligrosas. Con anterioridad a su transporte deberá ser entregada al porteador. Así, durante su transporte por carretera el documento que identifica a la carta de porte, acompaña a la mercancía peligrosa y recoge la denominación de la misma, así como su clasificación, sus condiciones de envasado y embalado, propiedades peligrosas, etc. Su regulación viene establecida en una doble vía: por un lado por la LCTTM y las condiciones generales de contratación que se desarrolla en virtud de la misma (Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto; CGC) y, por otro, por el ADR.

Por las características propias del tipo de contrato, en general el contrato de transporte terrestre de mercancías es consensual, dicho de otra forma, se perfecciona con el simple consentimiento por lo que las partes contratantes pueden ordenar el transporte de mercancías de forma expresa, verbal o escrita; modalidades todas ellas de igual validez. No obstante, en nuestro caso concreto en el que se transportan mercancías peligrosas, según señala el ADR (capítulo 5.4 Documentación), todo transporte de estas características, a menos que se especifique lo contrario, debe ir acompañado de la documentación según proceda. Ha de subrayarse éste “a menos que se especifique lo contrario” ya que de ello se extrae que no es obligatoria ni imperativa la expedición de la carta de porte por las partes intervinientes en el transporte. No obstante, es una información muy importante desde la prevención de riesgos por el contenido de la misma, así dada la peligrosidad de la actividad y la idea de que cualquier precaución es poca en este tipo de transporte, el buen hacer profesional de las partes debería velar por su expedición. De tal forma que el expedidor o, por delegación expresa de éste, el cargador, debe entregar al porteador la carta de porte, así como las instrucciones escritas para el conductor, antes de iniciarse el transporte, sin perjuicio de otro tipo de documentos complementarios que procedan. Por su parte, los intermediarios en el contrato de transporte deben recabar del expedidor la documentación obligatoria, la cual han de transmitirla al transportista juntamente con la carta de porte que suscriban; la carta de porte

debe redactarse en papel o bien en formato electrónico (TEI/EDI<sup>120</sup>). Así con todo, por medio de esta carta de porte se representan las características del contrato y sirve como prueba documental y justificativa de la propia operación de transporte. Su emisión, que como se ha afirmado se puede aceptar en formato electrónico, se hará en tres ejemplares originales<sup>121</sup> que firmarán el cargador y el porteador. En torno al idioma o idiomas de la documentación prevista en el ADR, la disposición adicional primera del Real Decreto 551/2006, del 5 de mayo de 2006, particularmente señala que el idioma a utilizarse en España, debe ser al menos, el español, es decir, redactada en la lengua oficial del Estado sin perjuicio de la posible utilización de otras lenguas oficiales de las Comunidades Autónomas. En el caso concreto de realizarse el transporte de las mercancías peligrosas fuera de las fronteras españolas, los datos que se han de especificar en la carta de porte se redactarán en una lengua oficial del país expedidor. En efecto, con arreglo al ADR (5.4.1.4) las menciones a incluir en la carta de porte estarán redactadas en una lengua oficial del país de origen y, además, si esta lengua no es el inglés, francés o alemán, en inglés, francés o alemán, a menos que las normas internacionales de transporte por carretera, si existen, o los acuerdos ratificados entre países interesados en el transporte disponga otra cosa. Ha de reseñarse esta especificación del idioma por las connotaciones que puede tener para un conductor en caso de que no comprenda el contenido de la carta de porte y su actuación acorde a situaciones problemáticas como accidentes o retenciones por la autoridad competente. Bien es cierto que un conductor que actúa asiduamente fuera de nuestras fronteras puede tener asumido conocimientos básicos en torno al idioma en que realice el transporte –de ello se encargará el empresario en su

<sup>120</sup> En un mundo cada vez más informatizado se hace más común recurrir a estas técnicas de tratamiento electrónico de la información (TEI) o de intercambio de datos electrónicos (EDI). El uso de esta tecnología facilita el establecimiento de los documentos o su sustitución, siempre que los procedimientos utilizados para la captura, el almacenamiento y el tratamiento de los datos electrónicos permitan satisfacer, de manera al menos equivalente a la utilización en papel, las exigencias jurídicas en materia de fuerza probatoria y de disponibilidad de los datos en el transcurso del transporte. De elegirse esta vía –al igual que en el caso de elegirla en papel– para facilitar la información al transportista, el expedidor deberá poder presentar la información en el orden exigido en el ADR (5.4.0.2 y 5.4.0.3). En cuanto a la regulación a este respecto en nuestro país, las reiteradas CGC (puntos 2.7 a 2.10) señala que la carta de porte electrónica tiene los mismos efectos probatorios de la firmada por ambas partes siempre y cuando, consista en un registro electrónico de datos que puedan ser transformados en signos de escritura legibles. En cuanto a su contenido, ésta carta electrónica en caso de hacerse efectiva, contendrá las mismas menciones que se contemplan en estas condiciones con carácter general para toda carta de porte. Además, la mencionada Orden concreta que la utilización de este procedimiento en todo caso deberá garantizar la integridad de las indicaciones que contenga a partir del momento en que haya sido elaborada. Se entenderá que las indicaciones mantienen su integridad cuando sigan estando completas y no hayan sufrido otras alteraciones que las que puedan producirse, en su caso, como consecuencia de su normal utilización. Asimismo, el contenido de la carta de porte electrónica deberá ser refrendado por el cargador y el porteador con sus firmas electrónicas y, finalmente, deberán convenir en torno a las reglas que a colación se señalan: a) el método para elaborarla y remitirla; b) las garantías respecto al mantenimiento de su integridad; c) la forma en que el titular de los derechos derivados de la carta podrá demostrar que lo es; d) la forma en que se podrá confirmar su efectiva entrega al destinatario; e) los procedimientos que permitirán completar o modificar su contenido y; f) el procedimiento mediante el que, eventualmente, podrá sustituirse la carta de porte electrónica por otra elaborada por un medio distinto.

<sup>121</sup> El primer ejemplar de la carta de porte será entregado al cargador, el segundo viajará con las mercancías transportadas y el tercero quedará en poder del porteador.

proceso de evaluación de captación de candidatos—, sin embargo a no ser que sea un conductor autónomo, cuyo conocimiento de los idiomas será a su riesgo y ventura el empresario transportista debe cumplir a rajatabla este requisito y proporcionar a su auxiliar como se exige, la carta de porte en el idioma legal. Por contra, según determina la LOTT (art. 141.24.2) será considerado como una infracción grave el transporte de mercancías peligrosas con una carta de porte no redactada en el/los idioma/s correcto/s. Enlazado al ámbito laboral y de prevención de riesgos, en definitiva, esta información entendible por el trabajador asalariado no es más que un derecho que debe disfrutar con motivo de su trabajo, habida cuenta de la situación peligrosa en la que se encuentra. Ahí radica la buena fe del empresario ya que, al margen de la información en materia preventiva, una de sus obligaciones básicas es el deber de informar a sus trabajadores de sus condiciones laborales (salario, jornada, extinción del contrato, etc.) en un idioma comprensible por el trabajador. De hecho, según se ampliará, en este mismo objetivo se muestran las instrucciones escritas que todo conductor de estas mercancías debe llevar en caso de accidentes. Así, con arreglo a la mencionada disposición adicional primera del Real Decreto 551/2006, éstas estarán redactadas en una lengua de fácil comprensión por el conductor del vehículo: obvio si pensamos que debe actuar de inmediato ante esta situación. Desde la perspectiva que nos incumbe, es decir, desde la prevención de riesgos laborales en efecto, uno de los mayores peligros a los que se encuentra el conductor o el personal encargado de cargar o descargar las mercancías a bordo del vehículo es el desconocimiento de los riesgos a los que están expuestos, así como de las medidas preventivas y/o de protección para evitar y/o minimizar estos riesgos. De modo que es un derecho del trabajador el obtener esta información, con el correlativo deber del empresario de dispensarla al ser principios básicos regulados por la LPRL (art. 18): los trabajadores tienen el derecho a recibir información sobre los riesgos para la seguridad y salud existentes en su centro de trabajo en general como aquellos relativos a cada tipo de puesto de trabajo o función, las medidas y actividades de protección y prevención que el empresario ha dispuesto para evitar dichos riesgos, así como las posibles situaciones de emergencia.

En este sentido, en la tarea de obtener una definición reglada de carta de porte, se puede acudir a las vigentes CGC (punto 2 de su anexo), que establece al respecto lo siguiente: «*se denomina carta de porte al documento en que se hagan constar todas o una parte de las condiciones de realización del transporte contratado, que habrá de sujetarse a lo dispuesto en la LCTTM y en estas condiciones generales de contratación*». Fruto de la presencia de mercancías peligrosas en el envío, el cargador o remitente habrá de especificar en esta carta de porte, la naturaleza exacta del peligro que ellas representan, indicando, en su caso, sus incompatibilidades y condiciones de transporte así como las precauciones a tomar a favor del porteador. Por el contrario, de no ser así, esto es: no indicar en la carta de porte el número ONU, la designación oficial del transporte y/o alguna información relevante, el cargador o expedidor en virtud de la LOTT [art. 143.1 g)] y su Reglamento de desarrollo (art. 201, ROTT) concurrirá en una infracción muy grave con una cuantía mínima a satisfacer de 2.001 euros.

Asimismo, el contenido de esta carta puede acentuarse con el añadido de que el remitente y el porteador a fin de asegurar un transporte por la carretera ajustado a las necesidades de cada servicio, tienen la posibilidad de hacer constar en la misma, cuantas otras circunstancias relativas al modo de transportar las mercancías peligrosas estimen pertinentes<sup>122</sup>. A tal efecto, la expedición por ambas partes de la carta de porte –remitente y porteador–, sirve de fuerza probatoria<sup>123</sup> de la existencia del contrato de transporte terrestre. Dicho de otro modo, su presencia dará fe de la conclusión y del contenido del contrato, así como de la recepción de las mercancías peligrosas por el porteador, salvo prueba en contrario. Sin embargo, no es esencial que exista ya que, la ausencia, pérdida o irregularidad de la carta de porte no produce la inexistencia o nulidad del contrato del contrato de transporte terrestre (art. 13.1, LCTTM) si bien es cierto, cualquiera de las partes del contrato puede exigir a la otra que se extienda una carta de porte; de anticipo al posterior análisis de responsabilidades, conviene precisar que el cargador y el porteador responderán de los gastos y perjuicios que se deriven de la inexactitud o insuficiencia de los datos que les corresponda incluir en la carta de porte. De todas formas, he aquí el modo de proceder de cada porteador y cargador para y por sus auxiliares dependientes. Pese a no ser obligatoria su expedición merced a dicha norma nacional y ADR al señalar la posibilidad de en sentido contrario, una de las partes puede exigirlo, por lo que ambos –sobre todo el porteador como empresa de transporte encargada de llevarlo a cabo en nombre propio– de modo preventivo y, reiterando la imperiosa necesidad de adoptar cualquier precaución que refuerce la seguridad y salud del conductor y del personal responsable de las operaciones de carga y descarga, deben velar por la seguridad de sus trabajadores, de modo que en toda operación de transporte de mercancías peligrosas debe exigirse la expedición de la carta de porte con el propósito de dejar constancia en un papel o formato electrónico, la mercancía peligrosa a transportar, su naturaleza y riesgos que se deriven durante su transporte o carga y descarga.

Referente a su contenido, internacionalmente, el ADR (apdo. 5.4.1.1) y nacionalmente la LCTTM (art. 10) y por extensión las CGC (punto 2.3 de su anexo) señalan las menciones que deberá constar toda carta de porte siempre y cuando cualquiera de las partes exija su expedición.

---

<sup>122</sup> Como por ejemplo si el transporte se realiza a porte pagado o debido y, en su caso, modalidad y momento en que resultará exigible su pago; a la cuantía de las indemnizaciones acordadas para los supuestos de paralización del vehículo en la carga o descarga y de incumplimiento del plazo de transporte; al valor declarado de la mercancía, a la suma que representa el interés en la entrega, a los pactos concernientes al seguro de las mercancías y al pacto de sometimiento al arbitraje de una Junta Arbitral del Transporte. Estas especificaciones nombradas, ciertamente no tiene repercusión preventiva alguna, aunque como cajón de sastre que permite la norma y la flexibilidad que se permite en cuanto a su contenido para hacer constar cuánta más información se estime oportuna, dada la problemática del sector y de los riesgos más que evidentes que se derivan de su actividad, puede indicarse todo tipo de información en torno al modo seguro de manipular estas mercancías. Así, todo ello junto con las instrucciones escritas para el conductor y las fichas de seguridad que se analizarán en adelante, coadyuvarán para este fin preventivo.

<sup>123</sup> Esta fuerza probatoria de la carta de parte solamente alcanzará a sus firmantes. Desde esta perspectiva, de existir controversias en torno al contenido del contrato de transporte terrestre de mercancías peligrosas o sobre cualquier otro aspecto determinante del contrato, se acudiría directamente al contenido de la carta de porte.

Así, haciendo uso de la normativa nacional, tales menciones versan sobre los puntos que se señalan a continuación:

1. Lugar y fecha de la emisión.
2. Nombre y dirección del cargador y, en su caso, del expedidor.
3. Nombre y dirección del porteador y, en su caso, del tercero que reciba las mercancías para su transporte.
4. Lugar y fecha de la recepción de la mercancía por el porteador.
5. Lugar y, en su caso, fecha prevista de entrega de la mercancía en destino.
6. Nombre y dirección del destinatario, así como eventualmente un domicilio para recibir notificaciones.
7. Naturaleza de las mercancías, número de bultos y signos y señales de identificación.
8. Identificación del carácter peligroso de la mercancía enviada, así como de la denominación prevista en la legislación sobre transporte de mercancías peligrosas.
9. Cantidad de mercancías enviadas, determinada por su peso o expresada de otra manera.
10. Clase de embalaje utilizado para acondicionar los envíos.
11. Precio convenido del transporte, así como el importe de los gastos previsibles relacionados con el transporte.
12. Indicación de si el precio del transporte se paga por el cargador o por el destinatario.
13. En su caso, declaración de valor de las mercancías o de interés especial en la entrega, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 61<sup>124</sup>.
14. Instrucciones para el cumplimiento de formalidades y trámites administrativos preceptivos en relación con la mercancía.

---

<sup>124</sup> Del tenor que sigue: a) el cargador puede declarar en la carta de porte, contra el pago de un suplemento del precio del transporte a convenir con el porteador, el valor de las mercancías, que sustituirá al límite de indemnización previsto siempre que sea superior a él; b) igualmente el cargador puede declarar en la carta de porte, contra el pago de un suplemento del precio del transporte a convenir con el porteador, el montante de un interés especial en la entrega de las mercancías, para los casos de pérdida, avería o retraso en la entrega. La declaración permitirá reclamar, con independencia de la indemnización ordinaria, el resarcimiento de los perjuicios que pruebe el titular de las mercancías hasta el importe del interés especial declarado; c) sin perjuicio de lo dispuesto en los apdos. anteriores, las partes del contrato de transporte podrán acordar el aumento del límite de indemnización previsto en el art. 57.1. El acuerdo dará derecho al porteador a reclamar un suplemento del porte, a convenir entre las partes.

De todo ello, merecen especial consideración los puntos 7 y 8 mencionados, es decir, la información en torno a la naturaleza de las mercancías peligrosas, número de bultos y signos y señales de identificación y la identificación del carácter peligroso de la mercancía enviada, así como de la denominación prevista en la legislación técnica sobre transporte de mercancías peligrosas (ADR). No cabe duda que cuanto más exactitud de la información del carácter peligroso de la mercancía, mejor para la seguridad de la actividad. No obstante, pese a que se especifique correctamente la mercancía, ello no exime la formación de los conductores sobre estos aspectos por lo que deberán ser conocedores de la existencia de la carta de porte y de sus distintos apartados. De cualquier forma, hoy en día las empresas de transporte que manejan esta clase de mercancías son cada vez más especialistas en esta materia, no en vano es obligatorio que cuenten con un Consejero de Seguridad<sup>125</sup> el cual dispone de unos conocimientos avanzados y puede considerarse un experto en esta materia capaz de comprender el significado de denominaciones muy precisas<sup>126</sup> y por tanto trasladar a los conductores la información completa y técnica relativa a las cartas de porte.

Así, reiterando nuevamente lo afirmado, a pesar que es opcional la expedición de la carta de porte, resulta taxativa en el transporte de mercancías peligrosas por carretera puesto que la misma contiene información básica acerca del carácter peligroso de la sustancia transportada que puede ser fundamental para la seguridad y salud de los sujetos involucrados en el manejo de las mercancías peligrosas. La información relativa a las incompatibilidades y condiciones de transporte y las precauciones a tomar permitirá la adopción de las medidas precisas en la actuación del conductor en vistas de la prevención y seguridad en el modo de realizar el transporte por carretera. En definitiva, de la carta de porte destacable desde nuestro punto de vista, resulta su información atinente a la seguridad preventiva de la actividad por lo que ésta, deberá contener cualquier otra mención que exija la legislación especial aplicable, por razón de la naturaleza de la mercancía. Por el contrario, habrá una carencia de información relevante con el consecuente aumento de riesgos laborales para los sujetos participantes.

Profundizando más en torno a la información de la carta de porte, de modo rayano al contenido analizado por la normativa nacional se manifiesta el ADR, pero ésta vez concretando más desde un punto de vista técnico respecto al transporte de mercancías peligrosas por carretera por ejemplo, por medio de la identificación de los bultos y embalajes. Por esta razón, ha de valorarse el contenido de la LCTTM y Orden sobre la carta de porte –sobre todo por su mención en torno a la identificación del carácter peligroso de la mercancía enviada, así como de la denominación prevista en el ADR–, pero teniendo en cuenta que lo regula de un modo global con independencia del modo de transporte y de la mercancía a transportar por lo que, nos interesa hacer hincapié en el capítulo 5.4 del ADR dónde específicamente dispone la

---

<sup>125</sup> Figura designada por toda empresa que transporte o cargue o descargue mercancías peligrosas que, por su relevancia desde una perspectiva preventiva de la actividad, se analizará posteriormente de manera pormenorizada y detallada.

<sup>126</sup> SÁNCHEZ-GAMBORINO, F. y GAITÁN REBOLLO, J. “*Transportes de mercancías por carretera*”, Thomson Aranzadi, Navarra, 2010, pág. 534.

documentación que todo transporte de mercancías peligrosas debe acompañar. Así, interesa adicionar seguidamente las menciones generales que deben figurar en la carta de porte para toda materia u objeto presentado para su transporte.

1. El número ONU precedido de las letras “UN”;
2. La designación oficial de transporte;
3. Los distintos códigos de clasificación según la clase de materia peligrosa así como los números de modelos de etiquetas;
4. En su caso, el grupo de embalaje atribuido a la materia que puede ir precedido de las letras “GE” (por ejemplo, “GE II”) o de las iniciales correspondientes a las palabras “Grupo de embalaje” en los idiomas indicados en los idiomas preceptivos.
5. El número y la descripción de los bultos cuando sea aplicable. Los códigos de los envases o embalajes de la ONU solo pueden utilizarse para completar la descripción de la naturaleza del bulto [por ejemplo una caja (4G)]. No siendo necesario indicar el número, el tipo y la capacidad de cada envase interior contenido en el embalaje exterior de un embalaje combinado;
6. La cantidad total de cada mercancía peligrosa caracterizada por su número ONU, su designación oficial de transporte y un grupo de embalaje (expresada en volumen o masa bruta, o neta según el caso);
7. El nombre y la dirección del o de los expedidor/es;
8. El nombre y la dirección del o de los destinatario/s. Con el acuerdo de las autoridades competentes de los países implicados en el transporte, cuando se transportan las mercancías peligrosas para distribuir las a destinatarios múltiples que no pueden ser identificados al comienzo del transporte, las palabras “Venta en Ruta” podrán ser indicadas en su lugar;
9. Declaración conforme a las disposiciones de cualquier acuerdo particular;
10. En los casos en los que se asigne, el código de restricción de túneles en mayúsculas dentro de paréntesis. No necesita añadirse el código de restricción de túneles a la carta de porte cuando se sepa de antemano que el transporte no atravesará un túnel con restricciones para el transporte de mercancías peligrosas.

Al margen de todas ellas, el ADR posibilita elegir el orden y emplazamiento de las menciones en que aparecerán en la carta de porte. No obstante, ello no se permitirá una en los apartados 1, 2, 3, 4 y 10 ya que estos, inexcusablemente deberán aparecer en ese mismo orden sin elementos de información intercalados, salvo los previstos en el ADR.



Todo ello en la práctica, se muestra de manera ejemplificativa en la siguiente identificación de una mercancía peligrosa: “UN 1098, ALCOHOL ALÍLICO, 6.1 (3), I, (C/D)” o bien, “UN 1098, ALCOHOL ALÍLICO, 6.1 (3), GE I, (C/D)”

Asimismo, particularmente, si se transportan residuos que contengan mercancías peligrosas (que no sean residuos radiactivos), la designación oficial de transporte debe ir precedido de la palabra “RESIDU(O)S” o “DESHECHO(S)”, a menos que el término forme ya parte de la designación oficial de transporte, como también es el caso del transporte de mercancías peligrosas en un embalaje de socorro, en cuyo caso, en la carta de porte deberá añadirse las palabras “EMBALAJE DE SOCORRO” después de la descripción de las mercancías, así como los medios de retención vacíos, sin limpiar, que contienen restos de mercancías peligrosas distintas de las de la clase 7, las palabras “VACÍO, SIN LIMPIAR” o “RESTOS, CONTENIDO ANTERIOR” deberá ser indicado antes o después de la descripción de la mercancía peligrosa.

Así pues, el ADR señala que a menos que se especifique lo contrario, todo transporte de mercancías, reglamentado por sus disposiciones, debe ir acompañado de la documentación según proceda, entre la cual, se indica la carta de porte de porte para las mercancías peligrosas e informaciones asociadas (5.4.1). Así, en principio salvo pacto en contrario, se establece la obligatoriedad de expedir tanta cartas de porte como unidades de transporte se utilicen; contenido que se equipara al establecido anteriormente en la normativa nacional en la que siguiendo el artículo 4 de la Convención CMR se establece que esta expedición no es obligatoria<sup>127</sup> salvo que una de las partes lo exija. Normalmente por las connotaciones peligrosas de la actividad todo transporte de estas características va acompañado a bordo del vehículo de la carta de porte. Para finalizar, haciendo acopio del conjunto normativo de nuestro país, existe una norma por la que se establece un control sobre las cartas de porte, de tal forma que concerniente a la conservación de las mismas, existe la Orden FOM/238/2003, de 31 de enero<sup>128</sup>, por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de mercancías por carretera. En virtud de esta Orden, existe la obligación de conservarla durante 1 año, siendo necesario por tanto, especificar la fecha exacta de la realización del transporte. Así con todo, una vez finalizado el transporte, el transportista y el cargador y, en su caso, el operador de transporte que hubieran intervenido en el contrato, deberán conservar una copia de la carta de porte durante al menos un año, debido a que durante ese tiempo, en cualquier momento la Inspección del Transporte Terrestre<sup>129</sup> puede demandarle la documentación para comprobar su cumplimiento o no.

---

<sup>127</sup> Art. 4 de la Convención CMR, cuyo precepto es el que sigue: «*La ausencia, irregularidad o pérdida de dicho documento no afectará ni a la existencia ni a la validez del contrato de transporte*».

<sup>128</sup> BOE 13 febrero 2003.

<sup>129</sup> A grandes rasgos es la encargada de garantizar el cumplimiento de las normas reguladoras del transporte terrestre y de las actividades complementarias y auxiliares del mismo, así como al asesoramiento y colaboración con las empresas de transporte para facilitar el cumplimiento de dicha legalidad. MIRA QUÍLIS, A., “*ABC del transporte de mercancías por carretera*”, Fundación Instituto Valenciano de Estudios del Transporte (IVET), Valencia, 2000, pág. 75.

## **7. SUJETOS QUE PARTICIPAN EN LA ACTIVIDAD. IMPLICACIONES EN MATERIA PREVENTIVA.**

Dentro del entramado de la actividad relacionada con el transporte por carretera de mercancías peligrosas, como se ha pretendido abordar en la presente investigación, existe un nutrido número de sujetos que intervienen en este sector de actividad productiva. Fruto de ello, han de analizarse las distintas condiciones y a qué personas se les trasladan las responsabilidades por la comisión de las infracciones normativas aplicables al sector y, sobretodo, para determinar las obligaciones y responsabilidades derivadas en materia preventiva.

En tal sentido, en mayor o menor medida, se encuentra regulada y por tanto pueden ser objeto de sanción económica en supuestos de incumplimientos legales, la actividad de los siguientes participantes: 1) transportistas o portadores titulares de una autorización administrativa que actúan por cuenta propia (empresario individual<sup>130</sup>) o como titulares de una empresa de transporte en sus distintas configuraciones jurídicas; 2) las distintas empresas según su papel en la actividad: cargadores o remitentes, destinatarios o consignatarios con o sin asalariados a su cargo; 3) intermediarios del transporte (agencia de

---

<sup>130</sup> A este empresario se le conoce como aquella persona física que realiza en nombre propio y por medio de una empresa una actividad en nuestro caso de transporte de mercancías peligrosas, actuando individualmente o bien contratando siempre que considere oportuno a trabajadores asalariados. Básicamente esta configuración jurídica de empresa es idónea para el funcionamiento de organizaciones de muy reducido tamaño. En caso de actuar por sí mismo en su propio vehículo será a la par de transportista o porteador conductor añadiendo la posibilidad aunque más remota, de disponer de mercancías peligrosas propias y realizar servicios de transporte, en cuyo caso, puede ser incluso expedidor y Consejero de Seguridad siendo en este último caso necesario haber obtenido la acreditación para ejercer como tal. Directamente aplicable a esta figura se encuentra el RD 368/2010, de 26 de marzo que regula las especificaciones y condiciones para el empleo del Documento Único Electrónico (DUE) para la puesta en marcha de las empresas individuales mediante el sistema de tramitación telemática (BOE 16 abril 2010). En cuanto a las características de este tipo de empresas, cabe precisar que el transporte se realiza por medio de su propio patrimonio y bajo su única y exclusivamente gestión y dirección (responde personalmente de todas las obligaciones que contraiga la empresa con su propio patrimonio). Ha de resaltarse por su importancia desde un prisma preventivo, que puede que tenga a su cargo trabajadores, por lo que puede disponer de auxiliares para transportar mercancías peligrosas o para realizar operaciones de carga y descarga de las mismas, por consiguiente, automáticamente deberá acometer las obligaciones que para todo empleador impone la LPRL. Asimismo, en el momento de contratar a asalariados tiene la obligación de inscribir su empresa en la Seguridad Social. A estos efectos, será autónomo y empresario individual siempre que realice de forma habitual personal, directa, por cuenta propia y fuera del ámbito de dirección y organización de otra persona, una actividad económica o profesional a título lucrativo. Por el contrario, no se equiparan a estos empresarios aquellos autónomos como familiares de otro que no cumplan los requisitos del trabajador por cuenta ajena señalados en el ET y que realicen trabajos con dicho autónomo sin estar considerado como trabajador por cuenta ajena o asalariado. Entre los derechos que disfruta destaca la formación y la readaptación profesional que sin duda, tiene relevancia en nuestro objeto de estudio en el presente trabajo y en torno a sus deberes, destaca el de cumplir con los contratos por ellos celebrados y sus obligaciones en materia de seguridad y social precisamente tras contratar (en su caso) a trabajadores a su cargo. En este sentido, ha de destacarse el campo de aplicación e la normativa específica de los transportes de mercancías peligrosas por afectar directamente al autónomo. Más concretamente, aquel que realice transportes privados a título particular puesto que esta modalidad se encuentra eximida de cumplimiento por parte del ADR.

transporte, transitario, almacenista-distribuidor u operador logístico); 4) conductores y sus ayudantes así como, el distinto personal que lleva a cabo las operaciones de carga y descarga [todos ellos asalariados de la empresa de transporte o de la empresa cargadora o destinataria (descargadora)] de las mercancías peligrosas. En conjunción directa con todos ellos, también destacan los mencionados Consejeros de Seguridad<sup>131</sup> que se integran en las empresas de transporte y, los fabricantes, importadores y suministradores tanto de vehículos como de sustancias peligrosas en la medida en que su actividad lícita ayuda a mejorar sensiblemente la seguridad ante posibles riesgos en el sector, sin obviar tampoco en supuestos de accidentes e incidentes en la carretera, la participación directa del distinto personal de Protección Civil<sup>132</sup>, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad o bomberos, entre otros. No obstante, nuestra atención se va a enfocar en los sujetos que tienen algún tipo de obligación, responsabilidad o derecho por un lado en materia preventiva por tener a su cargo asalariados que materialmente realicen el transporte de mercancías y carguen y descarguen las mismas en los vehículos así como por otro, del conjunto de infracciones que la LOTT recoge por incumplimientos relacionados al transporte de mercancías peligrosas por carretera, imponiendo en cada caso al sujeto infractor la preceptiva sanción económica.

En caso de formalizarse el contrato de transporte terrestre, de todos los sujetos mencionados para enfocar las posibles responsabilidades que pueden surgir con motivo de las operaciones de transporte o de carga y descarga, interesa destacar sobretudo, los que forman el núcleo de la relación contractual en esta materia: el cargador o remitente, el porteador o transportista y un tercero que surge de las relaciones que se derivan en el transporte, es decir, el consignatario o destinatario. Así, aparte de las consecuencias que puedan surgir entre estas partes en términos mercantiles con motivo del contrato formulado, también incurrirán en responsabilidades en materia de prevención de riesgos laborales.

Habida cuenta de la especial peligrosidad de la actividad, todos estos participantes a tenor del ADR –en el marco de su capítulo 1.4– deben aunar esfuerzos en el marco de la seguridad de la actividad por las más que evidentes connotaciones negativas que puede acarrear un accidente o incidente en el que está involucrada una carga peligrosa. Para este fin, es de significar en cuanto a sus obligaciones, que tomen las medidas adecuadas según la naturaleza y la amplitud de los peligros previsibles para evitar daños y,

---

<sup>131</sup> Esta figura que resulta notoria para la prevención de riesgos laborales, cabe decir como anticipo, que su designación es obligatoria para toda empresa que bien transporte, bien cargue o descargue mercancías peligrosas. Su participación en estas empresas se relaciona, entre otras actuaciones, en comprobar la debida formación de los empleados tanto de prevención de riesgos laborales como de su formación específica que exige su campo de actividad en el transporte, como también realiza el examen de las identificaciones y señales correctas de cada una de las mercancías peligrosas a transportar y/o manipular.

<sup>132</sup> Concerniente a los accidentes en la carretera, en cuanto a los agentes de la autoridad o voluntarios que participan en las tareas de protección civil y vigilancia de tráfico es digno resaltar que *«deberán estar en posesión de las condiciones profesionales acordes con las necesidades derivadas de un accidente en el transporte de sustancias peligrosas»*. BERMEJO VERA, J. (dir.), *“El Derecho de los Transportes Terrestres”*, Cedecs, Derecho Administrativo, Barcelona, 1999, pág. 95.

cuando proceda, minimizar sus efectos. Medidas tales como el etiquetado y envasado de las mercancías, formación específica de conductores y peones de almacén, mantenimiento de los vehículos y un largo etcétera dignifican la actividad en pos de una seguridad en los métodos de trabajo a emplear. Junto a estas afirmaciones también se prevé el establecimiento de un plan de actuación en caso de accidente en la carretera en virtud del cual, en la idea conjunta de participación, todos los sujetos tienen la obligación de avisar inmediatamente a los órganos de intervención y de seguridad y poner a su disposición toda aquella información necesaria para una eficaz y segura actuación.

Al margen de estas especificaciones técnicas y específicas relativas a la actividad que ayudan a evitar o minimizar los posibles riesgos que puedan surgir con motivo de una operación de transporte, al igual que cualquier otro sector de actividad, los titulares de estas empresas concebidas para la realización de transportes de mercancías peligrosas por carretera (transportista o porteador) y las distintas operaciones de carga y descarga de las mismas (empresas cargadoras o expedidoras y descargadoras o destinatarias), como también la participación de los intermediarios u operadores de transporte de mercancías, en la medida en que disponen para llevar a cabo su cometido de trabajadores asalariados, automáticamente, se encuentran obligados en materia preventiva, en virtud de la Ley 31/1995 de 8 de noviembre –como de sus disposiciones reglamentarias que se desarrollan al abrigo de la misma–. Hasta este punto, estas empresas se equiparan a cualquier otra de todo el conjunto productivo del país, sin embargo, por las características propias de su actividad y por transportar y/o manipular mercancías peligrosas, al margen de cumplir con la LPRL, también serán sujetos activos de cumplir con las disposiciones reglamentarias contenidas sobre todo en el ADR y el Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo como todas aquellas normas que directamente afectan a la actividad (Reglamento General de Conductores, por ejemplo), habida cuenta del tipo de carga transportada o manejada y el grave riesgo que implica el ejercicio de la actividad para los sujetos participantes en el sector, para terceros ajenos y para la protección al medio ambiente. Así, de modo introductorio, para el posterior análisis de todas las obligaciones preventivas, tanto unos como otros, es decir, el transportista o porteador que asume el traslado contratando con el cargador o remitente, los intermediarios que puedan participar en esta clase de servicios, y la empresa destinataria de las mercancías peligrosas en la medida que dispongan de trabajadores para llevar a cabo el transporte o las distintas tareas de manipulación de las mismas, deben cumplir las disposiciones contenidas en la LPRL para velar por la seguridad y salud de sus trabajadores dependientes. En sentido contrario, por la comisión de infracciones en materia de prevención de riesgos laborales serán sujetos responsables con arreglo a la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social (BOE 8 agosto 2000. En lo siguiente, LISOS).

Inciendo en este aspecto, indudablemente los responsables principales de esta actividad desde la LPRL son las empresas de transporte de mercancías peligrosas, las empresas que realizan la carga de las mismas (pueden coincidir con el expedidor), así como las empresas que las descargan en sus instalaciones, las cuales, por defecto, suelen ser la parte destinataria que

aparece como tal, en el contrato de transporte terrestre en caso de haberse formulado. La primera, en la medida que dispone de los medios para realizar el transporte por orden del expedidor, contando en su caso con trabajadores<sup>133</sup> quienes, como conductores, materialmente realizan el transporte por carretera de las mercancías peligrosas siendo éste su principal cometido aunque en ocasiones, también puedan realizar operaciones de carga y descarga, en cuyo caso, debe quedar prevista esta circunstancia en sus condiciones laborales pactadas previamente y, la segunda y tercera, en la medida que disponen de trabajadores asalariados en los centros o instalaciones adecuados para realizar en cada caso las operaciones de carga o descarga de las mercancías peligrosas.

Por añadidura, también están inmersos en la obligación de cumplir el contenido normativo de la LPRL y por tanto son sujetos responsables también, los intermediarios u operadores de transporte en la medida en que tras requerimiento del transportista que por sus propios medios no pueda realizar el transporte o no pueda dejar la mercancía transportada en su propio almacén, acude a dicho intermediario (agencia de transporte o almacenista-distribuidor) para llevar a cabo tales operaciones de transporte. Ciertamente, esta suerte de subcontratación es muy común dado las características estructurales del mercado de transporte nacional al encontrarse como se denomina “atomizado”, esto es, la mayor parte de las empresas que se dedican a la actividad del transporte son pequeñas y medianas empresas (familiares, por ejemplo) o bien, el transportista es el propio conductor, sin asalariados siendo en un porcentaje inferior, la existencia de grandes empresas de transporte con asalariados que realizan materialmente el transporte de las mercancías peligrosas por carretera. Esta estructuración del mercado es importante desde el punto de vista de responsabilidades, puesto que las connotaciones para cada una de las formas de empresa son distintas. Obviamente, la empresa de transporte que cuente con asalariados a su cargo para transportar materialmente las mercancías peligrosas o para cargar o descargar las mismas, dispone de un mayor volumen de obligaciones para y por sus empleados que el que pueda tener el empresario individual. Asimismo, en la medida en que los transportistas por cuenta propia accedan a los centros o instalaciones de las empresas para las que trabajan y realizan operaciones de carga o descarga o cualquier otra actividad, debe hacerse valer el artículo 24 de la LPRL que regula la coordinación de las actividades empresariales. De esta forma, en estos casos, tanto el transportista autónomo o TRADE como la empresa principal, deben cooperar en la aplicación de la normativa sobre prevención de riesgos laborales, estableciendo para ello, los medios de coordinación necesarios y la información sobre los riesgos generales de la empresa y los específicos de las actividades que desarrollen. De hecho, según se analizará a lo largo de la presente investigación, básicamente –junto con el derecho a interrumpir su actividad y abandonar el lugar de trabajo cuando considere que dicha actividad entraña un

---

<sup>133</sup> Puede contratar a trabajadores con arreglo a un contrato laboral o también como es muy común en el sector, acudir a trabajadores autónomos o TRADE's titulares de una autorización para realizar el transporte, teniendo en cuenta que al contrario que los trabajadores asalariados, éstos últimos por estar alejados de una relación laboral, el transportista en términos preventivos no tiene los mismos deberes para ellos que para sus empleados contratados.

riesgo grave e inminente para su vida o salud (art 8.7, LETA)–, éste es el único derecho preventivo que disfruta el transportista autónomo en materia preventiva cuando concurre en el centro de trabajo de la empresa principal, aunque, eso sí, su actividad de conductor de mercancías peligrosas o de personal de almacén para tareas de carga y descarga queda amparada bajo la protección de la normativa reglamentaria en esta materia; el campo de aplicación del ADR abarca por igual a los trabajadores por cuenta propia como a los trabajadores por cuenta ajena del sector.

Precisamente, ha de hacerse hincapié, en torno a la figura del transportista o porteador autónomo ya que, por encontrarse fuera de una relación laboral, el contenido de la LPRL no le es directamente aplicable al contrario que los trabajadores laborales que disponen de un contrato laboral. Eso sí, como se ha mencionado, el ADR no realiza tal distinción por lo que la figura del transportista o porteador autónomo, como empresario individual cuyo medio de transporte es su propio vehículo, también dispondrá de las mismas obligaciones que el ADR confiere para las empresas de transporte que contratan a conductores por cuenta ajena. En efecto, cuando habla de “transportista” lo hace con referencia a toda empresa que efectúa el transporte con independencia de su personalidad jurídica. Obviamente, esta equiparación de obligaciones no es de extrañar puesto que los métodos de trabajo y las mercancías a transportar en cada caso, no difieren de la personalidad jurídica bajo la cual se realizan los servicios de transporte de mercancías peligrosas. Se antoja básico que no difieran las normas para prevenir la aparición de accidentes más cuando el sector del transporte de mercancías peligrosas está conformado por un gran número de trabajadores que participan bajo el colectivo de autónomos transportistas. Es más, en este sentido, según cita textualmente el ADR las obligaciones que se derivan del ADR y que se van a indicar a colación, no afectarán a las disposiciones del derecho nacional referente a las consecuencias jurídicas (penalidad, responsabilidad, etc.) provenientes del hecho de que el participante respectivo sea, por ejemplo, una persona jurídica, un trabajador por cuenta propia, un empresario o un empleado.

De cualquiera de las maneras, según la actividad propia que lleven a cabo en el sector, estas empresas deben contar con conductores y personal responsable de acometer las operaciones de carga y descarga. Según se detallará ampliamente, estos trabajadores disponen de derechos en materia preventiva por encontrarse en una relación laboral, de modo que, consecuentemente, los titulares de estas empresas, para ellos, desde la perspectiva de la LPRL, entre otros deberes, deberán formarles (art. 19), informarles de los riesgos para la seguridad y salud (art. 18), proporcionarles los equipos de protección personal (art. 17) así como, vigilar periódicamente su estado de salud en función de los riesgos inherentes del trabajo (art. 22). De todos estos preceptos, destaca sobremanera la formación y, paralelamente, en torno a las condiciones laborales del conductor de estas mercancías relativas al cumplimiento del tiempo de trabajo y, vinculado a éste último también al uso del tacógrafo digital<sup>134</sup>.

---

<sup>134</sup> Proviene a su vez del tacógrafo analógico el cual se trataba de un aparato de control que se instalaba a bordo de ciertos vehículos de carretera, para indicar y registrar de manera

Cabe precisar, que la empresa que incumpla su obligación de dispensar en materia preventiva por ejemplo, la formación e información acerca de los riesgos del puesto de trabajo susceptibles de provocar daños para la seguridad y salud y sobre las medidas preventivas aplicables, está considerada por la citada LISOS como una infracción grave (art. 12.8) siendo la empresa sancionable por medio de la Inspección de Trabajo, en cambio, desde el ámbito de la regulación del transporte como se detallará, el órgano competente para imponer sanciones es la Inspección de Transporte Terrestre que, en este mismo caso, acudiendo a la LOTT puede equiparse esta infracción de la LISOS en torno a la carencia de información de los trabajadores de los riesgos a los que se enfrentan, con el precepto contenido en el artículo 140.25.14 que considera como infracción muy grave: *«Entregar al transportista instrucciones escritas para casos de accidentes inadecuadas en relación con la materia que se transporta, así como la falta de certificación del expedidor sobre el cumplimiento de la normativa vigente en el transporte»*. En suma, son distintas actuaciones sancionables pero impuestas por distintos órganos sancionadores, lo cual significa que el empresario puede incurrir perfectamente en las dos ya que, la actuación de la Inspección de Transporte Terrestre no entra en perjuicio con la propia actuación que desarrolle en el seno de la empresa la Inspección de Trabajo en torno a la imposición de sanciones laborales o como, en este

---

automática o semiautomática, los datos relativos a los kilómetros recorridos y a la velocidad de los vehículos, así como los tiempos de actividad y descanso de sus conductores. Así, debido a los cambios tanto en la tecnología como en la normativa, la aparición del tacógrafo digital supone una mejora en el registro de estos datos aparte de ser su implantación obligatoria en nuestro país desde el 1 de enero de 2006 para vehículos de nueva matriculación, los cuales inexorablemente a partir de esa fecha están obligados al uso y a la instalación de este aparato de control. Específicamente, este tacógrafo digital, según recoge el Ministerio de Fomento, dispone de una apariencia similar al tacógrafo analógico. Su sistema consta de una unidad de vehículo, un sensor de velocidad/distancia y las tarjetas de tacógrafo, de modo que los discos del tacógrafo analógico son reemplazados por tarjetas inteligentes, basadas en un chip, que almacenan la información de conducción y dan acceso a determinadas funciones según el perfil del usuario (conductor, empresa, cuerpo de control o taller). La información almacenada será la misma en cuanto a tiempos y velocidades que aparece actualmente en los tacógrafos analógicos pero será prácticamente imposible de manipular. Precisamente, la manipulación de este aparato de control de los tiempos de conducción y descanso o de sus elementos está considerada como una infracción muy grave amén del art. 140.10 de la LOTT, siendo responsable de ello tanto a las personas que hubiesen manipulado el aparato o instrumento de que se trate, o colaborado en su manipulación, instalación o comercialización, como al transportista que los tenga instalados en sus vehículos. La unidad de vehículo se instalará en el interior de la cabina del conductor, de forma que el conductor pueda visualizarlo y manejarlo. Éste se comunicará con el sensor, que estará instalado en la caja de cambios normalmente, conectado con la unidad mediante un cable. Por tanto, sus componentes son dos: el sensor y la unidad de vehículo. Su obligada instalación implica consecuentemente la imposición a la empresa transportista en caso de incumplimiento de las debidas infracciones (consideradas como muy graves según la LOTT: art. 140.11, la carencia del aparato de control de los tiempos de conducción y descanso, del limitador de velocidad o sus elementos u otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo; art. 140.12, la carencia significativa de hojas de registro o de datos registrados en el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso o en las tarjetas de los conductores que exista obligación de conservar en la sede de la empresa y; art. 140.13, la falsificación de hojas de registro, tarjetas de conductor u otros elementos o medios de control que exista la obligación de llevar en el vehículo, así como el falseamiento de su contenido o alteración de las menciones obligatorias de la hoja de registro o tarjeta del conductor. Siendo la sanción pecuniaria en todos estos casos de 4.061 a 6.000 euros.

caso, en materia de prevención de riesgos laborales (infracciones tipificadas en los arts. 11 a 13, LISOS).

En relación con el tiempo de trabajo, ciertamente esta materia afecta sensiblemente a los conductores ya que, el cumplimiento estricto de la normativa reguladora de los tiempos de trabajo en la actividad marca la diferencia en aras a una mayor seguridad y protección en la actividad; un exceso de conducción puede provocar monotonía y fatiga física al conductor con el consecuente aumento de riesgos en la carretera. Así, a estos efectos, dentro de la formación obligatoria del empleador, –enfocado a todos sus trabajadores aunque haciendo hincapié en la actividad del conductor–, ha de realizarse en particular, una formación e información encaminada al conocimiento por parte de sus trabajadores de la normativa reguladora de los tiempos de trabajo y de los períodos de descanso<sup>135</sup> además del uso y función específica del tacógrafo digital con casos prácticos y teóricos –dependiendo del tiempo de conducción seguido deben hacerse unos u otros períodos de descanso obligatorios–. El Gobierno<sup>136</sup>, también es consciente de la necesidad de los participantes del sector de conocer esta materia. El conocimiento de esta materia tan relevante en términos de seguridad y salud para los conductores, como es lógico es importante para todo el conjunto de conductores del sector, no solamente para los conductores por cuenta ajena, sino también para los trabajadores autónomos los cuales, también deben ser conscientes del peligro que entraña un exceso de conducción ininterrumpida sin realizar los necesarios y obligatorios períodos de descanso establecidos al efecto. Sin embargo, anticipando un posterior análisis, al igual que la LPRL les dota un escasa protección, basta reseñar también que concerniente a las distintas normas relativas al tiempo de trabajo, existen diferencias notables en esta regulación específica para estos colectivos de trabajadores autónomos respecto de los derechos sobre tiempo de trabajo que disfrutaban los trabajadores por cuenta ajena de una empresa de transporte.

De modo que la formación y el tiempo de trabajo van a ser analizadas de modo pormenorizado dada su evidente importancia y trascendencia en términos de seguridad y salud. Primeramente, la formación preventiva general de los trabajadores de las empresas de transporte o usuarias del mismo, como la específica de su puesto de trabajo resultan básicas para acometer sus

---

<sup>135</sup> Obviamente, a la empresa transportista le interesa dispensar esta formación principalmente por los peligros a los que pueden estar sujetos sus propios trabajadores en caso de desconocer esta normativa, pero también para evitar futuras sanciones, dado que el exceso superior al 50 por 100 en los tiempos máximos de conducción o de conducción ininterrumpida, así como la minoración superior a dicho porcentaje de los períodos de descanso obligatorios (art. 140.20, LOTT) está considerado como una infracción muy grave, siendo sancionable la empresa por la Inspección de Transporte Terrestre, con una multa de 3.301 a 4.600 y, simultáneamente, el conductor infractor, con la correspondiente pérdida de puntos del carnet de conducir (por ejemplo, según la Dirección General de Tráfico: no realizar las pausas obligatorias determinan la pérdida de 6 puntos).

<sup>136</sup> Con cargo al Plan de Ayudas del Ministerio de Fomento, a fecha 19 de diciembre de 2012 se realizó una jornada formativa titulada 'Gestión de tiempos de conducción y descanso', con el fin de analizar el reglamento relativo a los tiempos de conducción y descanso, así como el nuevo régimen sancionador, además de dar a conocer las nuevas tendencias para el uso del tacógrafo digital, de modo que se garantice tanto la seguridad en la expedición de tarjetas como de su volcado. Fue organizada por Aeutransmer (cadenadesuministro.es [06/12/2012]).



actividades bajo unos mínimos de seguridad. Formación según la LPRL que, en conjunción con la que obliga el ADR y el RD 551/2006 en torno a la formación específica para poder responder eficazmente a las exigencias del sector del transporte de mercancías peligrosas, es el factor diferencial para la protección de la seguridad y salud de estos trabajadores. Además, directamente a esto último, también se puede destacar para el acceso a la actividad de transporte, la necesidad de la obtención de una autorización para los posibles titulares de la actividad, como también para los conductores de mercancías en general por medio tanto de un certificado de aptitud profesional y, específicamente, de un carnet específico para transportar estas mercancías peligrosas. Por su parte, concerniente al tiempo de trabajo, obviamente es una de las condiciones más influyentes y de la que su ordenación depende en mayor medida en torno a la aparición de accidentes en caso de incumplir con los límites máximos a la conducción como de los períodos mínimos de descanso.

Así, estructuralmente, enfocando la presente investigación, en un primer término, se van a citar los distintos sujetos que participan en la actividad, para con ello, establecer el marco general para analizar la formación general en materia preventiva y específica de la actividad, las obligaciones respectivas sobre la ordenación del tiempo de trabajo, el contenido derivado de la aplicación de la LPRL para las empresas participantes (con los distintos riesgos a los que se enfrentan los conductores y personal de almacén) y, por último el bloque atinente al conjunto de responsabilidades que se derivan de esta actividad.

### **7.1. Transportista o porteador y su definición a efectos preventivos.**

Tal y como se ha podido comprobar hasta ahora, comúnmente en materia de transporte de mercancías se usa de manera indistinta transportista y porteador para definir a la misma persona, esto es: el titular de la empresa que previamente ha obtenido la autorización preceptiva para llevar a cabo las actividades de transporte y las actividades auxiliares y complementarias del mismo. Organización empresarial que como se analizará, suele ser en nuestro país de pequeña dimensión<sup>137</sup>.

En la tarea de aclarar el motivo de este doble concepto para un mismo fin, de una manera fácil y sencilla se podría decir que el concepto de transportista se utiliza para el derecho administrativo mientras que el concepto de porteador se impone más desde el derecho mercantil. En estos mismos términos además, también conviene precisar que es más frecuente la palabra transportista en los medios industriales siendo el concepto de porteador, una expresión más tradicional utilizada en las normas específicas reguladoras de la actividad del transporte terrestre de mercancías (véase la LCTTM o LOTT). Administrativamente hablando, una persona física o jurídica es transportista en el momento en que obtiene la autorización necesaria para ejercer la actividad del transporte (público o privado complementario) o bien se decanta entre las

---

<sup>137</sup> GARCÍA VILLALOBOS, J., “*Las Sociedades Cooperativas en el Transporte de Mercancías por Carretera en España*”, Consejo Económico y Social (CES), Colección de Estudios, núm. 102, diciembre 2000, Madrid, pág. 35.

distintas configuraciones jurídicas para realizar las actividades y complementarias del mismo (agencia de transportes, transitario, centros de información y distribución de cargas, funciones de almacenaje y distribución, agrupación y facilitación de las llegadas y salidas a través de estaciones de viajeros o de mercancías, o el arrendamiento de vehículos) supeditadas al igual que el transportista o porteador a la obtención de la debida autorización. En paralelo, este mismo concepto desde el derecho mercantil se equipara al de porteador<sup>138</sup> como aquel que asume la obligación de realizar el transporte en nombre propio con independencia de que lo ejecute por sus propios medios o contrate su realización con otros sujetos<sup>139</sup> (art. 4.2, LCTTM y 1.5 anexo, CGC).

Por lo tanto transportista y porteador son sinónimos y se pueden utilizar indistintamente<sup>140</sup>. En efecto, la norma nacional relativa al transporte de mercancías peligrosas (RD 551/2006) define al transportista como a la persona física o jurídica que asume la obligación de realizar el transporte, contando a tal fin con su propia organización empresarial, mientras que en idénticos términos, el ADR señala al transportista como aquella empresa que efectúa el transporte con o sin contrato de transporte. De modo singular, aprovechando esta definición se observa el ámbito de aplicación del ADR ya que, al señalar que puede ser transportista aquella empresa que efectúa el transporte sin necesidad de contrato, está significando que, junto al transporte público o por cuenta ajena por medio del cual la empresa de transporte actúa por el medio de otra transportando mercancías peligrosas propiedad de ésta última, las disposiciones contenidas en el ADR entre otras: identificación de mercancías, embalaje, etiquetado, señalización (paneles naranjas, etiquetas), carta de porte, instrucciones escritas para el conductor, etc. también se aplican al transporte privado o por cuenta propia (autónomo), es decir no profesional en el que la persona por cuenta propia, titular de su propio vehículo o la figura cristalizada

<sup>138</sup> Anticipando el posterior análisis, conforme se ha señalado, el cargador debe informar al porteador de la naturaleza peligrosa de las mercancías, así que a favor de éste último, en caso de no ser informado de la peligrosidad de las mercancías no estará obligado a continuar el transporte y podrá descargarlas, depositarlas, neutralizar su peligro, devolverlas a su origen o adoptar cualquier otra medida que resulte razonable en atención a las circunstancias del caso. El porteador deberá comunicarlo inmediatamente al cargador, el cual asumirá los gastos y daños derivados de tales operaciones (art. 24.2, LCTTM). En esta situación, el conductor que repare que está transportando mercancías consideradas como peligrosas debe comunicarlo al responsable de su empresa (porteador) para pedir instrucciones. Su formación específica le debe permitir tomar las medidas idóneas para proteger en la carretera el medio ambiente y a las personas así como las mercancías ya que tiene una obligación de resultado: debe entregar al destinatario las mercancías en perfecto estado (incólumes).

<sup>139</sup> Estos otros sujetos se entienden los intermediarios u operadores de transporte, es decir aquella empresa que bajo la denominación comercial de agencia de transporte, transitario, almacenista-distribuidor u operador logístico, se dedica a intermediar en la contratación del transporte de mercancías, actuando como organización interpuesta entre los cargadores y los porteadores que contrata en nombre propio tanto con los unos como con los otros (art. 1.3, CGC).

<sup>140</sup> Intentando aclarar la razón de esta divergencia: «A veces –y eso parece tener más sentido– se usa la palabra “transportista” para designar a la empresa facultada para realizar el transporte, como contratante, y la palabra “porteador” para designar a quien efectivamente (física o materialmente) lo ejecuta, cuando una y otra son personas distintas, o aparecen mediadores o comisionistas (agencias, transitarios, etc.), que actúan en nombre propio pero por cuenta de un porteador efectivo» SÁNCHEZ-GAMBORINO, F. y GAITÁN RÉBOLLO, J. “Transportes de mercancías por carretera”, Thomson Aranzadi, Navarra, 2010, pág. 54.

en el TRADE que trabaja mayormente para ún unico cliente (cargador) transporta mercancías peligrosas –propiedad de las empresas para la que trabaja– que se lleva a cabo sin sujeción a un contrato de transporte terrestre a no ser que la empresa propietaria de las mercancías peligrosas quiera trasladarlas y contacte con un TRADE en cuyo caso, deberá formalizar con esta nueva figura de autónomo un contrato especial regulado por la LETA<sup>141</sup>. Todo ello claro está, siempre que por su tipo de actividad las empresas o particulares no estén excluidas/os<sup>142</sup> de cumplimiento del ADR por su tipo de actividad. Verdaderamente, esta previsión se traduce en un respaldo normativo y, sobre todo técnico a favor de las empresas individuales que abundan en nuestro país por lo que la actividad de los conductores por cuenta propia y su seguridad y salud, no se encuentran desamparadas internacionalmente.

En definitiva, por transportista o porteador –en su concepción completa– se entiende a la empresa de transporte que ha obtenido la autorización y es titular para realizar las operaciones de transporte y, por tanto, asume el traslado de las mercancías peligrosas por carretera contratando en su caso, en nombre propio con el cargador (que puede coincidir con el expedidor) a través del respectivo contrato de transporte terrestre de mercancías. En estos parámetros, del mismo modo que se ha afirmado anteriormente, la empresa de transporte que cuente con trabajadores asalariados está sujeta y, más en esta clase de actividad, a un cumplimiento taxativo de las disposiciones contenidas en la

---

<sup>141</sup> Sobre este tipo de contrato resulta notorio el análisis llevada a cabo en: GARCÍA NINET, I. (dir.), BALLESTER PASTOR, I. (coord.) *“Comentarios a La Ley del Estatuto del Trabajador Autónomo”*, CISS-Wolters Kluwer, S.A, 2007, Barcelona, págs. 268-280.

<sup>142</sup> Sin entrar en más detalle que el necesario dada la alta complejidad del ADR y su diferente casuística por la que establece las exenciones (recogidas todas en su apdo. 1.3) basta señalar que se recogen según diferentes parámetros y factores, siendo éstas totales o parciales. Así a grandes rasgos, existen excepciones relacionadas con la naturaleza de las operaciones de transporte, con el transporte de gas, con el transporte de carburantes líquidos y exenciones relacionadas con mercancías peligrosas embaladas en pequeñas cantidades (limitadas o exceptuadas) y exenciones relacionadas con los envases/embalajes vacíos sin limpiar en cuyo caso, no estarán sometidos a las disposiciones del ADR si se han adoptado medidas apropiadas con el fin de compensar los riesgos ocasionales (no aplicable para algunas clases como explosivos o radiactivos). Pese a que conviene remitir para su análisis en profundidad a la lectura de dicho apdo., podemos mencionar como transportes a los que no se les aplican las disposiciones del ADR, en atención a la naturaleza del transporte, por ejemplo aquel de mercancías peligrosas efectuadas por particulares cuando estas mercancías estén acondicionadas para la venta al por menor y destinadas a uso doméstico o a actividades de ocio o deportivas a condición de que se tomen medidas para impedir cualquier fuga de contenido en condiciones normales de transporte. Teniendo en cuenta que cuando estas mercancías sean líquidos inflamables (por ejemplo, gasolina) transportadas en recipientes reutilizables, la cantidad total no sobrepasará los 60 litros por recipiente y los 240 litros por unidad de transporte, no considerándose embaladas para la venta al por menor aquellas mercancías peligrosas en Grandes Recipientes para materias a Granel, o GRG (IBC), grandes embalajes o cisternas. Asimismo, por parte de las empresas estarán exentas de cumplir con el contenido del ADR siempre que desarrollen transportes de mercancías peligrosas pero de modo accesorio a su actividad principal (véase aprovisionamiento de canteras, obras de edificación, trayectos de retorno a estas obras o para trabajos de reparaciones y de mantenimiento), siempre en cantidades que no sobrepasen los 450 litros por envase ni las cantidades máximas totales (por unidad de transporte) especificadas en la sección 1.1.3.6 del ADR, en función de su peligrosidad. En virtud de esta excepción, siendo más prácticos y llanos podemos entender por ejemplo las actividades de los pintores que transportan pinturas y disolventes al lugar donde vayan a trabajar, o las de las empresas de mantenimiento que por su servicio tengan que transportar acetileno u oxígeno.

LPRL. En este sentido, no debe obviarse la figura del transportista autónomo ya que, como empresario individual, por su propia cuenta puede ser el conductor de su propio vehículo y transportar las mercancías peligrosas bajo su riesgo y ventura; en efecto los autónomos es un colectivo profesional que participa en un elevado porcentaje dentro del sector específico del transporte de mercancías peligrosas por carretera. Junto con estos trabajadores por cuenta propia, tampoco existe impedimento para que un operador de transporte, como es el caso de una agencia de transporte como empresa intermediaria, pueda ser la porteadora de las mercancías peligrosas frente al cargador adquiriendo tal posición en el contrato<sup>143</sup> por lo que es admisible que pueda disponer la empresa intermediaria conductores asalariados que transporten efectivamente las mercancías peligrosas.

A lomos de estas consideraciones como posibles transportistas o porteadores ha de realizarse un matiz sumamente importante por las connotaciones que tiene en materia preventiva. Así, debe quedar fuera de toda duda quién es el empresario o empleador sobre el que recaen las obligaciones que se derivan del cumplimiento de la LPRL. Básicamente haciendo valer el ET<sup>144</sup> (art. 1) se observa como el empresario es toda persona física o jurídica o comunidad de bienes –en el sector de transporte esta opción está excluida– que recibe la prestación de servicios de los trabajadores que voluntariamente prestan servicios retribuidos por cuenta ajena y dentro del ámbito de organización y dirección de otra persona física o jurídica, es decir, el empresario. Así sobre esta base, a excepción del empresario individual (trabajador autónomo) sin trabajadores a su cargo por encontrarse alejado de las relaciones laborales, el empresario, con independencia de la posición que ocupe en el contrato de transporte (cargador, descargador, porteador o intermediario) será sujeto activo de la LPRL sobre el que recaerán las obligaciones que la LPRL le impone por tener a su cargo a trabajadores contratados en régimen laboral.

Asimismo, conviene precisar que ante la figura del transportista se pueden dar fórmulas plurales donde el transportista que suscribe el contrato con el usuario puede hacerse sustituir por otro; incluso, pueden existir varios transportistas que intervengan en una misma operación de transporte merced a un único contrato, prestando sus servicios en un mismo modo (carretera) o en varios modos, en forma sucesiva o en forma simultánea. De todas formas, en sentido amplio, cuando nos referimos a transportista o porteador nos estamos refiriendo a la empresa transportista que dispone de medios suficientes y asume de *motu proprio* el traslado por carretera de las mercancías peligrosas.

De esta forma, a tenor de lo mencionado indudablemente, la actividad principal del transportista es el transporte de estas mercancías, sin embargo, ésta empresa también puede resultar ser en ocasiones, la responsable de llevar a cabo las operaciones de carga y descarga de modo que su planificación

---

<sup>143</sup> La otrora Orden de 25 de abril de 1997 (anexo A 1.3 y anexo B 1.3) por la que se aprobaban las condiciones generales de contratación en el transporte de mercancías por carretera se manifestaba al respecto de esta forma, es decir, cuando el transporte de mercancías se hubiera contratado utilizando la mediación de un operador de transporte, el operador de transporte frente al cargador ocupará la posición de porteador.

<sup>144</sup> ET aprobado por el RD Legislativo 1/1995, de 24 de marzo. BOE 29 marzo 1995.

preventiva deberá prever esta circunstancia y evaluar los riesgos de cada uno de los puestos de trabajo (conductor o mozo de almacén). Además, de este hecho se le añade, en términos mercantiles, la posible responsabilidad que se pueda derivar contra el cargador en la medida en que se produzcan durante estas operaciones auxiliares del transporte, daños en las mercancías peligrosas.

Al margen de ello, bien es cierto que puede haber ocasiones en que el transportista sea el responsable de acometer estas operaciones de carga y descarga. Tal es así, que resulta ser habitual en el sector, que el propio conductor dependiente de la empresa transportista realice físicamente las operaciones de descarga de los camiones cisternas. En efecto, específicamente, la normativa señala la responsabilidad del transportista o porteador en estas tareas de carga y descarga, por una parte, por medio de la LOTT en su artículo 22.3 en los servicios que denomina como de carga fraccionada, es decir, aquellos en los que resultan necesarias operaciones previas de manipulación, grupaje, clasificación, etc., en los cuales, señala para estos servicios, la responsabilidad salvo se pacte otra cosa, del transportista o porteador de llevar a cabo las operaciones de carga y descarga y, en todo caso, la estiba y desestiba de las mercancías. Siendo otra de las opciones, según se deriva de las mencionadas CGC (disposición núm. 10.3) y del Real Decreto 551/2006 (art. 27) la responsabilidad del transportista, salvo pacto en contrario de la descarga de combustibles exclusivamente utilizados para usos domésticos, es decir, aquellos destinado al calentamiento de agua sanitaria, calefacción y cocinas. Pese a esta posibilidad, la realidad es que generalmente, la empresa cargadora y descargadora serán respectivamente las responsables de estas operaciones de carga y descarga.

Bajo este enfoque, cuando a la empresa de transporte se le encarga el transporte de esta clase de mercancías, según en cada caso; puede llevar a cabo la actividad efectiva en la carretera con sus propios medios a través de sus auxiliares asalariados (conductores); puede ser el propio transportista autónomo que bajo su riesgo y ventura realice la actividad o bien; el transportista puede encargar tales servicios a otra empresa de transporte en cuyo caso, el porteador contractual es la empresa con la que el expedidor contrata el transporte, siendo el porteador efectivo la empresa subcontratada que materialmente transporta por carretera las mercancías peligrosas. En vistas a trasladar el conjunto de responsabilidades ante posibles incumplimientos, como se ha mencionado esta misma empresa subcontratada puede tener asalariados a su cargo por lo que debe cumplir con las obligaciones que para ello establece la LPRL y la normativa específica objeto de la investigación. En suma, el transportista con sus propios medios en unos casos realizará el transporte efectivo de las mercancías peligrosas así como las actividades auxiliares y, en otros, encargará a otra empresa de transporte los servicios que estime oportunos. En ambos casos, tanto la empresa de transporte como la empresa subcontratada pueden tener asalariados a su cargo como también el cargador (empresa que carga mercancías) o el expedidor (empresa que expide para ella misma o para un tercero mercancías) ya que, en la medida en que el cargador carga las mercancías peligrosas en el vehículo, debe contar para ello con el personal necesario y formado para

realizar tales tareas y el expedidor al poder mandarse a sí mismo mercancías (en este caso coincide el expedidor con el destinatario) puede disponer igualmente para las tareas de transporte de mercancías peligrosas y de manipulación de las mismas, de los auxiliares que crea conveniente. En resumen, el detonante para el traslado de las disposiciones preventivas será toda aquella empresa de transporte que disponga de asalariados para cumplir su cometido.

De cualquier forma, de la manera de proceder del porteador o transportista en sentido general se generaran unas implicaciones desde la perspectiva preventiva. En este sentido, la legislación mercantil prevé distintos períodos en el cumplimiento del contrato de transporte: en el momento de la entrega de las mercancías, durante el transporte y a su finalización, en el momento en el que hace entrega de las mercancías peligrosas a su destinatario. Efectivamente, el porteador tiene la obligación de guardar y conservar las mercancías objeto de transporte desde que las recibe en origen hasta que las entrega en destino (art. 28, LCTTM). Sin embargo, se autoriza el rechazo de los bienes, si observara que los bultos predestinados se encuentran mal acondicionados o identificados para el transporte de este tipo de mercancías y no van acompañados de la documentación necesaria o cuya naturaleza o características no coincidan con los declarados por el cargador, lo que deberá comunicar inmediatamente al cargador (art. 27, LCTTM). Desde la perspectiva mercantil, este período resulta trascendental puesto que desde que recibe la mercancía peligrosa, comienza la responsabilidad del porteador. Desde la perspectiva laboral, no dejan de plantearse cuestiones relevantes en torno a la seguridad o no de que la actividad pueda llevarse bajo unos parámetros de efectividad sin poner en peligro al responsable de hacer trasladar las mercancías o de manipularlas en los centros de la empresa cargadora o descargadora, respectivamente. En este sentido, la norma básica preventiva (LPRL) propugna el derecho del trabajador de paralizar su actividad ante un deficiente acondicionamiento o nula identificación e información de las mercancías a transportar/manipular a tenor de su artículo 21. Este precepto a favor del trabajador regula la posibilidad de que ante una situación de riesgo grave e inminente manifiesta o que crea que pueda llegar a ser como tal pueda paralizar su actividad. Consecuentemente, el empresario ante esta situación –es decir, un incorrecto acondicionamiento de las mercancías peligrosas o una inexactitud en la identificación de las mismas–, en su deber de velar por la seguridad e integridad de sus trabajadores debe tomar todas las medidas posibles e informar con la máxima rapidez posible a los trabajadores afectados acerca de la existencia de dicho riesgo y, en su caso, de las medidas que deban adoptarse en materia de protección. Por tanto a la par que el porteador comunique estas deficiencias al cargador, de percatarse de ello una vez empezado el transporte, deberá informar al conductor de esta existencia, teniendo éste último en virtud del artículo 21 de la LPRL, el derecho a interrumpir su actividad e incluso, a negarse a trabajar al considerar que su actividad entraña un riesgo grave e inminente para su bienestar físico.

Adicionalmente desde la perspectiva preventiva, en virtud del ADR y su Capítulo 1.4 se señalan las obligaciones de seguridad general que recaen en los participantes principales de la actividad y su manera de proceder bajo unos mínimos parámetros.

En este sentido, distingue entre los participantes directos al transportista, expedidor y el destinatario, así como aquellas obligaciones de los otros participantes como cargadores o descargadores de mercancías peligrosas. De tal forma que el transportista debe tomar las medidas adecuadas según la naturaleza y la amplitud de los riesgos previsibles a los que se puede enfrentar para así, evitar daños y, cuando proceda, minimizar sus efectos. Así, en particular, el transportista debe llevar a cabo todas aquellas medidas tendentes en garantizar que dicho transporte se realiza en las mejores condiciones de seguridad. De este modo, en pos de la seguridad y salud del conductor profesional, de terceros ajenos y de la protección del medio ambiente, en virtud del ADR (apdo. 1.4.2.2.1), la empresa de transporte debe realizar unos parámetros de seguridad básica que se refieren a las siguientes comprobaciones:

- a. Verificar que las mercancías peligrosas a transportar están autorizadas para el transporte de acuerdo con el ADR;

No todas las mercancías están sujetas a las directrices del ADR y, por tanto, pueden ser transportadas por carretera por lo que es tarea de la empresa comprobar que efectivamente las mercancías se ajustan a una de las clases vistas anteriormente.

- b. Asegurarse que toda la información dispuesta en el ADR, relacionada con las mercancías peligrosas que se transportarán, han sido proporcionadas por el expedidor antes del transporte, que la documentación está a bordo de la unidad de transporte o si se utilizan técnicas de procesamiento electrónico de datos (EDP) o de intercambio de datos electrónicos (EDI), en lugar de documentos en papel, que los datos están disponibles durante el transporte en una manera al menos equivalente a la de documentación en papel;

Relacionado directamente con las técnicas electrónicas dispuestas en la unidad de transporte se encuentra el tacógrafo digital, el cual, avanzando su significado es aquel dispositivo electrónico de control en el que se registran de manera automática o semiautomática los datos relativos a los kilómetros recorridos y a la velocidad de los mismos, así como los tiempos de actividad y descanso de sus conductores. De este modo, se puede realizar el seguimiento y control de la actividad llevada a cabo para evitar un exceso en la jornada de trabajo.

- c. Asegurarse visualmente de que los vehículos y la carga no presenten defectos manifiestos, escapes o fisuras, no les falten dispositivos de seguridad, etc.;

Antes de iniciarse el traslado por carretera estas comprobaciones se antojan fundamentales ya que, debe asegurarse las plenas garantías de seguridad tanto para el conductor profesional como para la carga peligrosa.

- d. Asegurarse de que la fecha de la próxima prueba para los vehículos cisterna, vehículos batería, cisternas desmontables, CGEM, cisternas portátiles y contenedores cisterna no haya pasado;

El vehículo en general, como medio de transporte objeto de la carga peligrosa, por la importante y responsable labor que realiza debe cumplir todos los patrones de seguridad y haber pasado las revisiones para evitar dificultades en la carretera.

- e. Verificar que los vehículos no se sobrecarguen;

Sobre todo, los vehículos cisterna no deben sobrellenarse puesto que tienen una capacidad limitada y un nivel de llenado determinado, dependiente de la mercancía a transportar. En caso de que así sea, las consecuencias son nefastas al producirse una explosión, que como veremos en el apartado correspondiente a los accidentes de tráfico en los que se ven envueltos los vehículos con mercancías peligrosas, es uno de los más comunes y peligrosos para la población.

- f. Asegurarse de que están colocadas las etiquetas de peligro y las señalizaciones prescritas para los vehículos;

Es obligatorio que los vehículos dispongan de las señales de advertencia para los usuarios en la carretera y que la carga que transporta esté señalizada con las etiquetas de peligro en el que se muestran tanto las propiedades de la mercancía en concreto, como de los riesgos que se pueden derivar de un mal uso o que se pueden provocar derivadas de un daño en las mismas y las instrucciones a llevar a cabo por quien la maneje para minimizar sus efectos.

- g. Asegurarse de que los equipos indicados en las instrucciones escritas para el conductor se encuentren a bordo del vehículo.

Resulta imperiosa la presencia de estos equipos de protección individual puesto que en caso de accidente, deben servir para que el conductor y, en su caso, su ayudante actúe/n en consonancia para evitar mayores consecuencias y, asimismo, ayude/n en todo lo necesario a los equipos de protección civil que acudan al accidente.

Exclusivamente, una vez que se realicen todas y cada una de estas comprobaciones y todo esté correcto, podrá iniciarse por parte del conductor el transporte por la carretera de las mercancías peligrosas hasta el lugar de destino convenido en su caso, en el contrato de transporte. Estas comprobaciones resultan fundamentales de cara a evitar accidentes de tráfico en la carretera. De todos modos, merced a las disposiciones del ADR, conviene precisar el hecho consistente en que durante la ruta por carretera, la empresa de transporte pueda constatar que exista una infracción que puede llegar a comprometer la seguridad del transporte. En este sentido, según reza el ADR y, habida cuenta de la peligrosidad inherente de la actividad, el transportista se encuentra capacitado para detener el envío inmediatamente en atención a la



circulación, la inmovilización del vehículo y la seguridad pública. Seguidamente podrá iniciar de nuevo la ruta, siempre y cuando la Administración determine que todo está restablecido.

#### 7.1.1. Necesaria habilitación para ejercer como empresario transportista.

Como se ha afirmado anteriormente, para operar en territorio nacional, la empresa –por medio de su titular– que desee ejercer la actividad del transporte por carretera y de las actividades auxiliares y complementarias del mismo, debe obtener necesariamente de manos de la Administración, el preceptivo título administrativo que le habilite como tal (art. 47, LOTT). Más allá, aquella empresa cuyo ámbito de actuación se expanda fuera de nuestras fronteras, también deberá ser acreedora de una autorización para realizar transportes internacionales.

No obstante, no siempre se exigirá este requisito dado que el Gobierno puede hacer una excepción de su cumplimiento a aquellos transportes privados y públicos discrecionales de mercancías que, por realizarse en vehículos con pequeña capacidad de carga, tengan una escasa incidencia en el sistema general de transporte. En efecto, el ADR exime su cumplimiento, al margen de para aquellos transportes llevados a cabo por particulares para uso común, los transportes por carretera de ciertas cantidades limitativas de mercancías peligrosas al ser transportadas unas cantidades reducidas. Sin embargo, pese a que el cumplimiento exhaustivo del ADR no se da, en materia preventiva los riesgos siguen intactos.

Asumiendo esta excepción, la realización de transportes de mercancías, ya sean públicos o privados complementarios, está sujeta a la obtención previa de la correspondiente autorización administrativa<sup>145</sup>.

---

<sup>145</sup> Esta autorización administrativa, viene identificada en el sector con la correspondiente Tarjeta de Transporte cuyo documento autoriza al vehículo al transporte público discrecional de mercancías en todo el territorio español. Así pues, dicha autorización con arreglo al art. 110.1 del ROTT se otorga a la empresa transportista, de la cual, sea para transportes públicos o privados complementarios –esta tarjeta de transporte no es necesaria para desarrollar un transporte privado particular– habilitará para realizar el transporte con vehículo de tracción propia, otorgándose a la persona física o jurídica titular de la actividad. Cabe decir, que de la autorización se harán copias certificadas referidas a un vehículo concreto identificado por su matrícula. Independientemente de las excepciones que pueda realizar el Gobierno, en todo caso merced al art. 3 de la Orden FOM/734/2007, de 20 de marzo los siguientes transportes quedarán exentos de disponer la autorización: a) transportes privados particulares definidos en el art. 156 del ROTT; b) transportes públicos o privados realizados en vehículos de menos de 3 ruedas; c) transportes privados complementarios que se realicen en vehículos de hasta 3,5 toneladas de masa máxima autorizada, inclusive; d) transportes públicos realizados en vehículos de hasta 2 toneladas de masa máxima autorizada, inclusive. La referida MMA podrá ser modificada por el Ministerio de Fomento, con carácter general, o únicamente para los vehículos de determinadas características, sin que en ningún caso pueda ser superior a 3,5 toneladas; e) transportes públicos y privados complementarios que se realicen íntegramente en recintos cerrados dedicados a actividades distintas del transporte terrestre, salvo en los supuestos en que, por concurrir circunstancias de especial repercusión en el transporte de la zona, el órgano competente de la Administración de transportes, mediante resolución motivada y previo informe del Comité Nacional del Transporte por Carretera, establezca expresamente la obligatoriedad de autorización; f) transportes oficiales; g) transportes privados complementarios realizados por tractores agrícolas; h) transportes de equipajes en remolques arrastrados por

De hecho, es tal la importancia de esta autorización, que realizar el transporte sin la preceptiva autorización está considerado por la LOTT como infracción muy grave (art. 140.1, LOTT), incluso está calificada como leve la realización de transportes públicos o privados o alguna de sus actividades auxiliares o complementarias careciendo de la autorización o licencia que, en su caso, resulte preceptiva para ello, de conformidad con las normas reguladoras de los transportes terrestres, siempre que la misma se hubiese solicitado, acreditando el cumplimiento de todos los requisitos exigidos para su otorgamiento, en el plazo máximo de 15 días, contados desde la notificación del inicio del expediente sancionador (art. 142.8, LOTT).

Así pues, tras el cumplimiento de todos los requisitos que se analizarán, la Administración, otorgará a la persona titular de la empresa transportista la debida autorización que, con independencia de que habilite para transporte público o privado complementario, se otorgará sin plazo de duración prefijado, si bien su validez quedará condicionada a la comprobación periódica del mantenimiento de las condiciones que originariamente justificaron su otorgamiento y de aquellas que, aún no siendo exigidas inicialmente, resulten de obligado cumplimiento, mediante la realización del correspondiente visado (art. 8, Orden FOM/734/2007, de 20 de marzo<sup>146</sup>).

A su vez, al igual que el transportista o porteador, también deberán obtener la habilitación los intermediarios u operadores del transporte (agencia de transportes, transitaria y almacenista-distribuidor) cuyas autorizaciones en este caso, equivaldrán a la de operador de transporte de mercancías con arreglo a la Orden de 21 de julio 2000<sup>147</sup>.

---

vehículos destinados al de viajeros; i) transportes fúnebres realizados en vehículos especialmente acondicionados para ello; j) transportes de basuras e inmundicias realizados en vehículos especialmente acondicionados para ello o que, en cualquier caso, hubiesen sido adquiridos con este fin por la correspondiente Entidad local; k) transportes de dinero, valores y mercancías preciosas, realizados en vehículos especialmente acondicionados para ello y, por último; l) transportes de medicamentos, de aparatos y equipos médicos, y de otros arts. necesarios en casos de ayudas urgentes, y en particular de catástrofes naturales.

<sup>146</sup> La cual, desarrolla el ROTT en materia de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera (BOE 28 marzo 2007) y modificada por la Orden FOM/2185/2008, de 23 de julio. BOE 25 julio 2008.

<sup>147</sup> Que desarrolla el ROTT, en materia de agencias de transporte de mercancías, transitarios y almacenistas-distribuidores. BOE 3 agosto 2000. A tal efecto, para el ejercicio de las actividades de agencia de transporte de mercancías, de transitario o de almacenista-distribuidor como se analizará con posterioridad, resulta obligatoria la preceptiva autorización administrativa que habilite para ello. De tal modo que el ejercicio de estas actividades, solamente podrán llevarse a cabo por quienes sean previamente titulares de la autorización de operador de transporte de mercancías, la cual habilitará para desarrollar, indistintamente, cualquiera de aquéllas (art. 2, Orden de 21 julio 2000). Conforme a los requisitos que debe cumplir el titular de la autorización de operador de transporte (art. 6), se equiparan a los exigidos para los titulares de las empresas transportistas que de modo sucinto se traducen en los siguientes: ser persona física o jurídica; tener la nacionalidad española; cumplir los requisitos de capacitación profesional, honorabilidad y capacidad económica; cumplir las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social establecidas en la legislación correspondiente, así como por último; disponer de un local que cumpla las exigencias de dicha Orden.

Este título habilitante revestirá, para las distintas clases de servicios o actividades de transporte, la forma jurídica que expresamente se establezca en la regulación específica de cada una de ellas. Así, de entre las múltiples configuraciones jurídicas<sup>148</sup> existentes y que puede adoptar una empresa de transporte se encuentran las siguientes: empresario individual, sociedad anónima, sociedad anónima laboral, sociedad limitada, sociedad de responsabilidad limitada laboral, sociedad cooperativa de trabajo asociado, sociedad cooperativa de transportistas, Agrupación de Interés Económico (AIE) o sociedad de comercialización.

Por tanto, como se ha afirmado, el transporte público y el transporte privado complementario no se entienden sin la debida autorización. Situando ambos tipos de transporte, conviene recordar qué se entienden por transportes públicos. Así, vienen definidos como aquellos que se llevan a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica, es decir, la empresa (transportista) de forma autónoma e independiente actúa en nombre propio pero por cuenta de otra persona (el titular de la empresa cargadora), la cual es propietario o titular de las mercancías. Mientras que por su parte, son transportes privados complementarios, con arreglo al artículo 62.3 de la LOTT, aquellos que se llevan por cuenta propia como complemento de otras actividades principales realizadas por empresas o establecimientos del mismo sujeto, y directamente vinculados al adecuado desarrollo de dichas actividades.

A los efectos de los servicios de transporte público de mercancías peligrosas por carretera, es de destacar que en todo caso, conforme al ROTT, el transportista que haya contratado la realización de este tipo de servicio de transporte, sea con el usuario efectivo o con un operador de transporte, debe llevarlo a cabo con los medios personales y materiales integrantes de su propia organización empresarial, utilizando vehículos con capacidad de tracción propia de los que disponga bien en propiedad, arrendamiento financiero, vehículos que por su parte, deben estar amparados por títulos habilitantes expedidos a nombre del propio transportista y, ser conducidos, salvo en los casos expresamente exceptuados, por trabajadores de su propia empresa en régimen laboral (art. 48.3, ROTT); conductores y, en su caso personal para la carga y descarga, por lo que automáticamente el transportista o porteador deberá velar por su seguridad y cumplir con las disposiciones contenidas en la norma preventiva (LPRL). No obstante, en aplicación a lo dispuesto en el artículo 97 de la LOTT, para el transporte público discrecional de mercancías, las empresas de transporte que reciban demandas de transporte que excedan coyunturalmente de las que pueden servir con sus propios medios, podrán atenderlas mediante la colaboración de otros transportistas con su respectiva autorización, usando los vehículos y los conductores de éstos.

---

<sup>148</sup> Respecto a las distintas configuraciones jurídicas interesa destacar, fruto del trabajo conjunto llevado a cabo por el Grupo de Trabajo del Comité Nacional del Transporte por Carretera y por el Grupo de Trabajo del Ministerio de Fomento, dentro del Programa de Medidas y de Líneas de actuación del Plan Estratégico del Transporte (PETRA), concretamente la Línea 1 (Estructura Empresarial), Proyecto 1 (Elaboración de estrategias de concentración), el cuadro resumen proporcionado por el Ministerio de Fomento en el que se indican los trámites administrativos y costes para la constitución de una empresa de transportes dentro de su área de actividad dedicada al transporte terrestre. Dicho cuadro-resumen puede encontrarse en el portal del Ministerio de Fomento ([www.fomento.gob.es](http://www.fomento.gob.es)).

Estos últimos conductores, pese a realizar transportes efectivos para otra empresa transportista están sujetos a una relación laboral con la empresa colaboradora por lo que será ésta principalmente quien tenga obligaciones preventivas para prevenir la seguridad y salud de sus conductores. Sin embargo, la empresa transportista que acuda a un colaborador y éste participe en sus instalaciones, deberá coordinar sus actividades empresariales teniendo en cuenta también a estos trabajadores, merced al artículo 24 de la LPRL cuyo contenido, regula la obligación de las empresas de cooperar en la aplicación de la normativa sobre prevención de riesgos laborales cuando en un mismo centro de trabajo desarrollen actividades trabajadores de dos o más empresas. Simultáneamente, el empresario titular del centro, con arreglo al mismo artículo debe adoptar todas las medidas necesarias para que aquellos otros empresarios –véase transportistas autónomos<sup>149</sup>– que desarrollen actividades en su centro de trabajo reciban la información y las instrucciones adecuadas, en relación con los riesgos existentes en el centro de trabajo y con las medidas de protección y prevención correspondientes, así como sobre las medidas de emergencia a aplicar, para su traslado a sus respectivos trabajadores.

Eso sí, esta suerte de colaboración por parte de la empresa transportista únicamente será admisible mientras no exceda en ningún momento concreto del 100 por 100 de la capacidad de transporte propia, medida por el número de vehículos (art. 121, ROTT). Al margen de esta circunstancia, en todo caso en tales supuestos de colaboración entre transportistas deben seguirse unas reglas. Así, el transportista que reciba del usuario la demanda de porte contratará con el mismo, en nombre propio, la prestación como portador del correspondiente servicio. Para poder ejercer como tal, el transportista colaborador debe contar con la autorización administrativa habilitante para la realización del transporte de que se trate. Finalmente a tenor del artículo 97 c) de la LOTT, las obligaciones y responsabilidades administrativas que la Ley atribuye al transportista corresponderán al transportista colaborador al amparo de cuya autorización se efectúa el transporte y que materialmente lo ejecuta. A mayor abundamiento, al transportista que recibió la demanda de porte del usuario le corresponderán frente a la Administración las obligaciones y responsabilidades que la Ley atribuye a las Agencias.

De cualquier forma, quien opte a obtener el mencionado título habilitante para la prestación de los servicios de transporte público por carretera, debe ser o bien persona física, no pudiendo otorgarse los títulos de forma conjunta a más de una persona ni a comunidades de bienes o bien, persona jurídica, debiendo revestir en ese caso la forma de sociedad mercantil, sociedad anónima laboral o cooperativa de trabajo asociado [art. 42.1 a), ROTT]. Así, una vez definida la personalidad del titular de la actividad (física o jurídica), éste además, debe cumplir unos requisitos previos para acceder a la profesión de transportista.

---

<sup>149</sup> Efectivamente, la LPRL a tenor de su art. 24 dedicado a la coordinación de actividades empresariales, en concreto en su apdo. quinto señala respecto a los autónomos, lo siguiente: «*los deberes de cooperación y de información e instrucción recogidos en los apdos. 1 y 2 serán de aplicación respecto de los trabajadores autónomos que desarrollen actividades en dichos centros de trabajo*». Resulta muy importante este apunte dado que de esta manera, el nivel de protección de seguridad y salud de los autónomos se equipara al de otros trabajadores que puedan realizar tareas subcontratadas en la empresa transportista.

En efecto, la norma exige el cumplimiento de unos requisitos previos sin los cuales, el otorgamiento de los títulos administrativos habilitantes para el servicio de transporte público no serán efectivos. Ciertamente, de esta forma el legislador confiere al acceso a la profesión y, más en nuestro caso habida cuenta de una actividad tan peligrosa, una seriedad y categoría con el propósito que quién esté al frente de una empresa de transporte sea un « (...) *experto en su actividad, de conducta intachable, cumplidor de una normativa (...) y con una dimensión empresarial mínima, que le permita entrar en el mercado en competencia con otros operadores*<sup>150</sup>». Sin duda, anticipando el posterior análisis, de esta exigencia se extraen repercusiones positivas desde el punto de vista de la prevención de riesgos laborales ya que, quién esté al frente de la empresa bien sea empresario individual (autónomo) como el titular de una empresa de transporte con asalariados a su cargo, habrá superado satisfactoriamente un examen previo en el que se certificará la capacitación profesional<sup>151</sup>. Como se ampliará, son muchas las materias exigidas para la obtención del certificado de capacitación profesional, entre las que destaca en nuestro particular: «*La seguridad en el transporte de mercancías peligrosas: Prevención de accidentes y medidas a aplicar en caso de accidente*» (apdo. 7.8, Orden de 28 de mayo de 1999<sup>152</sup>). Naturalmente todo ello, redundará en su propia seguridad y salud en caso de ser el transportista autónomo como en la de los asalariados al amparo del titular capacitado de la empresa transportista. Desde esta perspectiva, es de significar que el transportista o porteador es experto en el sector del transporte público de mercancías tras la obtención de la capacitación profesional al disponer de los conocimientos necesarios para la actividad y, por tanto, es sujeto activo para ser merecedor por parte de la Administración, de la preceptiva autorización para el transporte público. Sin embargo, en caso de que su actividad sea el transporte de mercancías peligrosas, en virtud del punto mencionado de la Orden que regula la expedición del CCP, únicamente se le exige un conocimiento básico respecto a esta actividad la cual resulta insignificante por la complejidad que entraña una actividad tan problemática como es la del objeto del presente estudio.

<sup>150</sup> SÁNCHEZ-GAMBORINO, F. y GAITÁN REBOLLO, J. “*Transportes de mercancías por carretera*”, Thomson Aranzadi, Navarra, 2010, pág. 303.

<sup>151</sup> No se debe confundir con la capacitación de aptitud profesional (denominada comúnmente bajo las siglas CAP) ya que ésta se refiere a la capacitación que debe adquirir el conductor. Por tanto a modo aclarativo, en lo sucesivo cuando se mencione CAP se entenderá la capacitación adquirida por el conductor de mercancías peligrosas y cuando se mencione CCP se entenderá el certificado de capacitación profesional.

<sup>152</sup> Esta Orden desarrolla el Capítulo I del Título II del ROTT, en materia de expedición de certificados de capacitación profesional. BOE 11 junio 1999. Así, el mencionado apdo 7.8 relativo al transporte de mercancías peligrosas aparece en su anexo B, entre las distintas materias de examen relativas a la actividad de transporte interior e internacional de mercancías. Así, se exige al transportista el conocimiento en nuestro caso, de los siguientes extremos: «*La seguridad en el transporte de mercancías peligrosas: Prevención de accidentes y medidas a aplicar en caso de accidente. Tipos de certificaciones existentes para los conductores que transporten mercancías peligrosas según la clasificación de éstas y los tipos de vehículos a utilizar, duración y vigencia de los mismos y mecanismos para su renovación. Normas de aplicación al transporte de mercancías peligrosas relativas a la seguridad de las operaciones de transporte y a las maniobras de carga y descarga, envasado y embalado de las mercancías, señalización de los bultos e inspección y aprobación de los vehículos. Normas de circulación y restricciones al tráfico relativas al transporte de mercancías peligrosas*».

Precisamente por esta razón, el legislador creó la figura del profesional Consejero de Seguridad –debe formar parte obligatoriamente de la plantilla de toda empresa que sea responsable de la carga, descarga y/o transporte de mercancías peligrosas e incluso se permite que sea el mismo titular o director de la empresa– que sí es experto en esta materia, de modo que el transportista o porteador que no decida ser él mismo Consejero de Seguridad, cubrirá su desconocimiento con este profesional.

En torno al CCP ha de subrayarse la particularidad del transportista autónomo que actúa por su cuenta y no dispone de trabajadores a su cargo, de tal forma que en caso de realizar transportes para una empresa cuyas mercancías no le pertenece, junto con el CCP necesario para ser titular de la autorización deberá obtener el CAP y el carné ADR como todo conductor de mercancías peligrosas. Por contra, en caso de tener que transportar mercancías peligrosas propias para su propio negocio se exceptúa tener que obtener autorización y por tanto el CCP (los transportes privados particulares no están sujetos a autorización; no es necesaria tarjeta de transporte) por lo que en este supuesto solamente se le requerirá al autónomo obtener como conductor el CAP acreditativo para el acceso a la profesión y el carné especial ADR por transportar mercancías peligrosas para las empresas clientes.

#### 7.1.2. Cumplimiento de requisitos previos para el futuro poseedor de la autorización administrativa.

Así teniendo en cuenta toda esta casuística, quien pretenda prestar servicios de transporte público, o realizar actividades auxiliares y complementarias del mismo será necesario, en virtud del artículo 48 de la LOTT, el cumplimiento de unos requisitos previos: tener la nacionalidad española, acreditar la mencionada capacitación profesional, honorabilidad y capacidad económica, cumplir con las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social exigidas por la legislación vigente así como, cumplir, en su caso, aquellas condiciones específicas necesarias para la adecuada prestación del servicio o realización de la actividad que expresamente se establezcan en relación con las distintas clases o tipos de títulos habilitantes.

Entrando a valorar los requisitos personales para el titular de la empresa transportista, primeramente, en torno al requisito de la nacionalidad, la norma se muestra flexible permitiendo además de la española, poseer la de un Estado de la Unión Europea o de otro país extranjero con el que, en virtud de lo dispuesto en Acuerdos, Tratados o Convenios internacionales suscritos por España, no sea exigible el citado requisito o, en otro caso, contar con las autorizaciones o permisos de trabajo que, con arreglo a lo dispuesto en la legislación sobre derechos y libertades de los extranjeros en España, resulten suficientes para amparar la realización de la actividad de transporte en nombre propio. Conviene precisar, en cuanto a este requisito de la nacionalidad que junto con la necesaria obtención de las mencionadas condiciones de capacitación profesional, honorabilidad y capacidad económica, según señala la LOTT [arti. 42.2 apdos. b) y c)], todos o una parte de los requisitos mencionados pueden ser exonerados a favor del titular de la empresa de transporte, cuando así lo decida el Gobierno en atención a aquellos transportes

nacionales de mercancías que en razón de la naturaleza de la carga o de su ámbito territorial reducido tengan una débil incidencia en el mercado de los transportes, así como aquellos transportes de mercancías realizados en vehículos cuya capacidad de carga útil autorizada no sobrepase las 3,5 toneladas o cuyo peso máximo autorizado no sobrepase las seis toneladas, pudiendo ser rebajados por el Gobierno estos límites.

Al margen de estas excepciones adoptadas en su caso por el Gobierno, en torno a la capacitación profesional (art. 43, LOTT y art. 34, ROTT), cabe afirmar que se refiere a la posesión de los conocimientos necesarios para el ejercicio de la actividad de transportista. Juntamente, a esta regulación se le añade también la mencionada Orden del Ministerio de Fomento de 28 de mayo de 1999 y el Reglamento (CE) núm. 1071/2009, de 21 de octubre<sup>153</sup>. De todos y cada uno de los requisitos que se antojan básicos para poder constituir una empresa de transporte quizá éste sea el más importante. Y esto es así, puesto que por medido de esta capacitación profesional, el legislador se asegura que quién esté al frente de la empresa tenga unas nociones y formación mínima para que responda a las exigencias de su campo de actividad y de responsabilidad, máxime cuando en el presente estudio estamos tratando un sector en el que se encuentran presentes numerosos riesgos de accidentes para las personas, bienes o medio ambiente. Éste requisito, con arreglo a lo afirmado con anterioridad, se acredita con la obtención del Certificado de Capacitación Profesional (en lo sucesivo, CCP); reglamentariamente, a través del ROTT, se determinan los conocimientos mínimos exigibles, el modo de adquirirlos y el sistema de comprobación por la Administración competente de la posesión de los conocimientos exigidos, así como la expedición de los documentos que acrediten dicha capacitación. Para la obtención del CCP es necesario (art. 34, ROTT) –tal y como se analizará– superar las pruebas que, a fin de constatar adecuadamente la misma y con sujeción a los requisitos establecidos en la normativa de la Unión Europea, a tal efecto establece el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones<sup>154</sup>. Estas pruebas son distintas para cada modalidad de certificado y se celebran con una periodicidad al menos, anual.

Existen diferentes atenuantes en la práctica que han de valorarse para demostrar realmente a qué persona se le exige el cumplimiento del CCP. Así, dependiendo de la configuración jurídica de la empresa en cuestión, dado que en ciertas ocasiones, suele ocurrir que la persona que tiene la capacitación no es realmente quien dirige la empresa<sup>155</sup>. De esta forma, en el supuesto que se trate de empresas individuales y el titular de la misma no cumpla el requisito de capacitación profesional, cabe la posibilidad de que dicho requisito pueda ser satisfecho mediante el cumplimiento del mismo por otra persona que, de forma efectiva y permanente, dirija la empresa.

---

<sup>153</sup> Por el cual se establece las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y deroga Directiva 96/26/CE, de 29-4-1996 (DOL 14 noviembre).

<sup>154</sup> A su vez, a través de este Ministerio se determinarán, los programas, composición de Tribunales, ejercicios, sistemas de formación, y demás condiciones aplicables.

<sup>155</sup> DÍAZ MÉNDEZ, N., *“El transporte por carretera nacional en España: concepto, clases y jurisprudencia, in memoriam F.M. Sánchez Gamborino”* Fundación Francisco Corell, Madrid, 2005, pág. 265.

Dicha persona deberá cumplir a sí mismo el requisito de honorabilidad, pero sin que ello signifique que el propietario quede exonerado del mismo (art. 42.3, LOTT). En definitiva, para que se cumpla el requisito de capacitación profesional, es necesario que las empresas que realicen las actividades de transporte cumplan alguna de las dos condiciones que se plantean en el ROTT<sup>156</sup>:

- a. En el supuesto de empresas individuales, la persona física titular de las correspondientes autorizaciones o concesiones administrativas, tenga reconocida la capacitación profesional para el ejercicio de la actividad de que se trate. En este caso ha de hacerse hincapié, en la misma línea utilizada con anterioridad, dada la relevancia para nuestra investigación, que si el empresario individual (persona física sin trabajadores a su cargo) es a la vez conductor de su propio vehículo de mercancías peligrosas, juntamente a la obtención del CCP como persona física titular, debe obtener asimismo el carne especial para transportar mercancías peligrosas y obtener el CAP que se exige a todo conductor. En resumen, en este caso deberá cumplir las exigencias que se regulan como transportista y como conductor de mercancías peligrosas. O bien;
- b. En el supuesto de sociedades o de cooperativas, o de empresas individuales cuyo titular no cumpla el requisito de capacitación profesional, al menos una de las personas que realicen la dirección efectiva<sup>157</sup> de la empresa titular de las correspondientes autorizaciones o concesiones administrativas debe tener reconocida la capacitación profesional para el ejercicio de la actividad de que se trate.

En cambio, cuando sean empresas o entidades colectivas las que quieran obtener el título habilitante para ejercer la actividad del transporte de mercancías peligrosas, este requisito debe ser cumplido por la totalidad de las personas que, de forma efectiva y permanente, dirijan la empresa, bastando, en cuanto al requisito de capacidad profesional, que el mismo sea cumplido por alguna de éstas.

Respecto del requisito de honorabilidad (art. 44, LOTT y arts. 37 y 38, ROTT), conviene precisar que su posesión se hace efectiva siempre y cuando no concurren determinadas circunstancias.

---

<sup>156</sup> Fue a través de la mencionada Orden de 28 de mayo 1999 (BOE 11 junio 1999, núm. 139) mediante la que se desarrolló el Capítulo I del Título II del ROTT, en materia de expedición de certificados de capacitación profesional.

<sup>157</sup> En este sentido, el art. 39 del ROTT establece que a efectos del cumplimiento del requisito de capacitación profesional, así como del de honorabilidad, se entenderá que realizan la dirección efectiva de las correspondientes empresas, las personas que de forma real llevan a cabo dicha dirección en la práctica, representándola en su tráfico ordinario. En todo caso, salvo que se trate de las personas físicas a cuyo nombre estén los títulos habilitantes, deberán disponer de poderes generales de representación de la empresa y disponibilidad de fondos en las principales cuentas de la misma, bien personal e independiente, o conjunta con otras personas, debiendo ser en este último caso su firma requisito indispensable para la retirada de fondos, así como cumplir los demás requisitos dirigidos a garantizar el ejercicio efectivo y legal de la dirección de Empresa que, en su caso, determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.



A tal efecto, quien opte a ser titular de una actividad de estas características, no debe haber sido condenado por sentencia firme, por delitos dolosos con pena igual o superior a prisión menor, en tanto no hayan obtenido la cancelación de la pena. Asimismo, no debe haber sido condenado por sentencia firme, a penas de inhabilitación o suspensión, salvo que se hubieran impuesto como accesorias y la profesión de transportista no tuviera relación directa con el delito cometido ni, por último, haber sido sancionado de forma reiterada por resolución firme, por infracciones muy graves en materia de transportes, en los términos que reglamentariamente se determinen. En el supuesto de que se trate de empresas o entidades colectivas, este requisito debe ser cumplido por la totalidad de las personas que, de forma efectiva y permanente, dirijan la empresa, bastando, en cuanto al requisito de capacidad profesional, que el mismo sea cumplido por alguna de éstas (art. 42.3, LOTT). En síntesis, la honorabilidad implica que los responsables de la empresa no pueden haber sido condenados a penas de prisión menor ni sancionados en forma grave por accidentes de transporte<sup>158</sup>.

Por su parte, la capacidad económica consiste en la disposición de los recursos financieros y de los medios materiales necesarios para la puesta en marcha y adecuada gestión de la actividad de que se trate en los términos que reglamentariamente se determinen (art. 45, LOTT y art. 40, ROTT). Esta capacidad presupuestaria del titular de la actividad así como la capacitación profesional pueden ser establecidas de forma variable en atención al carácter del transporte o de la actividad que en cada caso se trate, dependiendo fundamentalmente de la naturaleza, clase, intensidad y volumen de los servicios a desarrollar. En términos generales, la capacidad financiera se demuestra mediante la presentación efectiva de unas garantías bancarias; se le obliga disponer de 9.000 euros por el primer vehículo y 5.000 por cada vehículo adicional, y en el caso de los operadores del transporte de 60.000 euros. Su finalidad es asegurarse la solvencia económica del titular que quiera iniciar su actividad en el sector del transporte de mercancías peligrosas por carretera.

De cualquier modo, en virtud del artículo 42.4 de la LOTT, el cumplimiento de las condiciones de honorabilidad, capacitación profesional y capacitación económica, –que a su vez, también deben ser cumplidas por las personas que realicen las actividades de agencia de transporte de mercancías, transitaria y almacenista-distribuidor (art. 33.1, ROTT)–, se reconocerá a las personas, empresas o entidades, individuales o colectivas, nacionales de los demás Estados Miembros de la Unión Europea, o constituidas de conformidad con la legislación de otro Estado Miembro y establecidas en territorios de los restantes países de la Comunidad, previa constatación de que las mismas cumplen los requisitos establecidos en la legislación comunitaria para dicho reconocimiento.

La realización del transporte público por quien desee obtener la autorización, juntamente tras el cumplimiento de todos y cada uno de los requisitos señalados debe contar obviamente, con vehículos para realizar el transporte de mercancías peligrosas por carretera, vehículos a su vez que deberán ser

---

<sup>158</sup> ENRIQUEZ DE DIOS, J., “*Transporte Internacional de Mercancías*”, Esic Editorial, Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX), Pozuelo de Alcorcón, 1994, pág. 21.

condicionados con arreglo a las normas técnicas aplicables a la actividad tal y como se irá viendo a lo largo del presente estudio. Así, el legislador merced al artículo 19 de la Orden FOM/734/2007, señala que debe acreditar al menos, de los siguientes vehículos –los cuales, a su vez no pueden rebasar la antigüedad máxima de cinco meses desde su primera matriculación–, ya sean de su propiedad o usufructo, o adquiridos mediante arrendamiento financiero u ordinario:

- a. Tres vehículos, que representen al menos una capacidad de carga útil de 60 toneladas, si se solicita una autorización habilitante para realizar transporte con cualquier clase de vehículo. A los efectos aquí previstos, las cabezas tractoras se computarán por su capacidad de arrastre, hasta un máximo de 25 toneladas.
- b. Un vehículo, si se solicita una autorización que exclusivamente habilite para realizar transporte con vehículos ligeros.

En conclusión, la libertad para constituir toda empresa de transporte de estas características (según sea transportista u operador de transporte de mercancías) queda supeditada al cumplimiento de unas exigencias reglamentarias que junto a los mencionados requisitos (nacionalidad española, capacitación profesional, honorabilidad y capacidad económica) se unen a su vez, el cumplimiento de las obligaciones de carácter tanto fiscal<sup>159</sup>, laborales<sup>160</sup> y sociales<sup>161</sup>, así como la exigencia de cumplir en cada caso, las condiciones específicas necesarias para la adecuada prestación del servicio o realización de la actividad que expresamente se establezca en la normativa vigente en relación con las distintas clases o tipos de títulos habilitantes [art. 42 f), ROTT]. Este último precepto obedece a la autorización especial que debe obtener el empresario individual ya que, de actuar como transportista o porteador y a la par desarrollar él mismo el transporte de mercancías peligrosas con su propio vehículo, al igual que los restantes conductores, debe demostrar junto con los requisitos analizados para acceder a la profesión de transportista, estar en posesión tanto del CAP como de la autorización especial para la conducción de vehículos que transporten mercancías peligrosas –certificado o carnet ADR– así como, disponer del permiso de conducción exigible en cada caso.

---

<sup>159</sup> A tal efecto, siempre cumpliendo las obligaciones fiscales establecidas por la legislación vigente, deberá justificarse el hecho de estar dado de alta en la licencia fiscal exigible en razón de la actividad y del territorio, así como las demás circunstancias exigidas por la normativa tributaria que, por tener relevancia para la adecuada ordenación del transporte, el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones determine [art. 42.1 d) ROTT].

<sup>160</sup> Estos aspectos laborales vienen definidos según la configuración jurídica de tal forma que el empresario individual deberá incluirse obligatoriamente en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos siendo por ejemplo distinto para la empresa de transporte bajo la configuración de sociedad limitada en la que debe incluirse obligatoriamente en el Régimen General de la Seguridad Social.

<sup>161</sup> En el sentido de estar afiliado en la situación de alta de la empresa en cuestión en el régimen de la Seguridad Social correspondiente, así como las demás circunstancias exigidas por la normativa laboral y social que, por tener relevancia para la adecuada ordenación del transporte, el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones determine [art. 42.1 e) ROTT].

En suma, tras el cumplimiento de la totalidad de estos requisitos, el Estado tiene competencia, con arreglo al artículo 149.1.30 de la CE, para expedir el título habilitante al transportista para el ejercicio de su actividad. De este modo, nuestro país consigue profesionalizar la realización del transporte público por carretera y de sus actividades auxiliares y complementarias con el fin de regular la actividad y mitigar los elevados riesgos que acarrea un sector tan problemático ya que, como se ha mencionado, todas estas exigencias se disponen con el objetivo que quién esté al frente de esta actividad, sea consciente de los riesgos y peligros que entraña el transporte de mercancías peligrosas por carretera. La norma que regula estas autorizaciones viene establecida por la mencionada Orden FOM/734/2007, de 20 de marzo a raíz de la cual, existen diferentes claves identificativas de las tarjetas de cualificación en virtud de las distintas autorizaciones de transporte público; las autorizaciones de transporte público que habiliten exclusivamente para la realización de transporte en vehículos ligeros así como sus copias certificadas, se documentarán en tarjetas identificadas por la clave MDL y las que no presenten dicha limitación en tarjetas identificadas por la clave MDP (vehículos pesados) mientras que, las autorizaciones de transporte privado complementario y sus copias se documentarán en tarjetas identificadas por la clave MPC (art. 4).

Así pues, exclusivamente en el momento de haber obtenido la autorización para ejercer la actividad, el transportista o porteador está capacitado para poder llevar a cabo el transporte de estas mercancías, según su volumen de actividad, por medio de su flota de vehículos de los que disponga para que sean conducidos en su caso, por trabajadores que contrate en régimen laboral con la categoría profesional de conductores de mercancías peligrosas. Sobre éstos últimos conductores, tal y como se hará hincapié, recae la necesidad de obtener una autorización especial y formación específica para poder desarrollar este transporte, habida cuenta de las conocidas connotaciones negativas para la ciudadanía que se derivan del mismo. Toda vez que cumplan los requisitos que la norma les exige, estos trabajadores, en su categoría profesional de conductores profesionales estarán facultados para trasladar las mercancías peligrosas de un lugar a otro hasta hacérselas llegar al consignatario o destinatario<sup>162</sup>.

Más allá, aparte de la plantilla de la empresa formada por conductores también interesa destacar el distinto personal encargado de realizar las operaciones de carga y descarga, puesto que interesa enormemente desde el punto de vista preventivo. En efecto, junto con las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera, debido a su importante volumen de negocio y de servicios, la propia empresa transportista o bien el operador de transporte de mercancías, también puede cargar y descargar las mismas, no obstante estos casos son los menos comunes puesto que, la gran mayoría de las ocasiones es la empresa cargadora y descargadora –suele coincidir con el destinatario– respectivamente, quienes desempeñen estas operaciones tan necesarias para la actividad y aparentemente menos trascendentes que el transporte efectivo pero igual de peligrosos al presentar también riesgos potenciales.

---

<sup>162</sup> Persona, física o jurídica, a la que el porteador ha de entregar las mercancías objeto del transporte una vez finalizado éste.

De cualquier forma, tras contratar a estos trabajadores al abrigo de una relación laboral, la empresa de transporte por medio de su titular, al margen de cumplir las mencionadas obligaciones de carácter laboral también está sujeta a unas obligaciones preventivas merced a la LPRL, al disponer de un deber legal de protección de sus trabajadores frente a los riesgos específicos de la actividad.

Sin embargo, el absoluto cumplimiento de estas obligaciones que exige la norma preventiva es realmente preocupante en nuestro país, debido a las características propias del sector del transporte de mercancías peligrosas por carretera, existe un elevado número de empresas con reducidas plantillas de trabajadores (pequeñas y medianas empresas) así como un importante porcentaje de trabajadores autónomos. No cabe duda que esta caracterización supone una complicación añadida para que estas empresas puedan cumplir sus obligaciones de seguridad y salud, debido a su escasez de medios personales y económicos. De esta manera, el titular de la empresa normalmente acudirá al concierto de un servicio de prevención ajeno para cumplir con todas las obligaciones preventivas impuestas por la LPRL a tenor de lo dispuesto en el Reglamento de Servicios de Prevención<sup>163</sup>. En efecto, debido a la estructura empresarial que impera en el sector, los servicios de prevención ajenos son mayoritariamente quienes se ocupan de gestionar la prevención de riesgos laborales de las empresas de transporte de mercancías peligrosas por carretera.

### 7.1.3. Autorizaciones de transportes internacionales de mercancías y transportes privados complementarios.

Poniendo fin al apartado de autorizaciones, brevemente ha de analizarse la autorización para el transporte internacional de mercancías peligrosas para aquellas empresas de transporte con un volumen importante de negocio que operen fuera del territorio nacional y, en menor medida, la autorización que la norma exige para el tipo de transporte privado complementario.

Siguiendo este orden, la realización de los transportes internacionales de mercancías, es decir, aquéllos cuyo itinerario discurre parcialmente por el territorio de Estados extranjeros (art. 65.3, LOTT) que tienen en todo caso, el carácter de discrecionales<sup>164</sup>, están sujetos a una previa autorización administrativa a favor del titular en cada caso de la empresa de transporte nacional. A propósito ligado al transporte internacional aparecen los transitarios<sup>165</sup> como operador de transporte puesto que su ámbito de intervención se limita a este tipo de transportes o a aquel en que exista tránsito aduanero.

---

<sup>163</sup> Aprobado por el RD 39/1997, de 17 de enero. BOE 31 enero 1997. En capítulos posteriores, bajo la abreviatura RSP, se analizarán las distintas modalidades que tiene la empresa de transporte de mercancías peligrosas para llevar a cabo la acción preventiva.

<sup>164</sup> Esto es: que se llevan a cabo sin sujeción a itinerario, calendario ni horario preestablecido.

<sup>165</sup> Como se analizarán, junto con las agencias de transporte, almacenistas-distribuidores u operadores logísticos deben obtener la autorización preceptiva para ejercer como intermediarios del transporte.

Por tanto, a tenor de la LOTT, las empresas de transporte españolas únicamente podrán realizar transporte público internacional de carácter discrecional de mercancías, cuando se hallen específicamente autorizadas o genéricamente habilitadas para el mismo por la Administración española (art. 107.1, LOTT).

Reglamentariamente <sup>166</sup> se establecen las exigencias a cumplir para la obtención de esta autorización. De esta forma, para el transporte de mercancías en vehículos pesados que operen internacionalmente, el titular debe poseer la capacitación profesional de la actividad de transporte internacional la cual, solamente la podrá adquirir aquél que también posea la capacitación profesional para el transporte interior (art. 145, ROTT). Por lo que nos interesa desde el punto de vista preventivo, el conductor que realice estos servicios a parte de disponer del conocimiento de varios idiomas tal y como se aconseja para realizar un transporte efectivo, debe obtener previamente la información necesaria por parte de su empleador de transporte, en orden a conocer en cada país en el que desarrolle el transporte de mercancías peligrosas por carretera, las especificaciones concretas. Bien es cierto que existe un gran número de países que forman parte del ADR –entre otros: Albania, Alemania, Andorra, Bielorrusia, Bulgaria, Estonia, Lituania, Ucrania, Rusia y Suecia–, lo cual significa que las disposiciones se aplican por igual en cada país. Sin embargo, al conductor sí que le afectará las limitaciones a la circulación en determinadas fechas e itinerarios de los países por los que conduzca. De hecho, en virtud del mandato establecido en el Capítulo 1.9 del ADR, existen al igual que en España y, particularmente en las Comunidades Autónomas del País Vasco y Cataluña por tener transferidas estas competencias, restricciones a la circulación de esta clase de vehículos en determinadas fechas e itinerarios, incluso el tránsito por determinados túneles, como es el caso por ejemplo de los países de Francia e Italia por lo que en definitiva, será tarea del empresario de informarle de todo ello en las condiciones de trabajo.

Por último, la realización del transporte privado complementario también está supeditada a la obtención previa de una autorización obligatoria <sup>167</sup> y la tenencia de la Tarjeta de Transporte siempre que se realice en vehículos de más de 3,5 toneladas de MMA, salvo en aquellos supuestos que, en razón a la capacidad de carga de los correspondientes vehículos, reglamentariamente se exceptúen <sup>168</sup> (art. 103, LOTT).

---

<sup>166</sup> A través del ROTT. Así brevemente para realizar transportes de mercancías fuera de nuestras fronteras, al transportista o porteador se le exige una capacitación profesional específica y la obligatoriedad de inscripción en un registro especial.

<sup>167</sup> Su autorización se materializará previamente tras justificar la necesidad de realizar el transporte que los mismos han de amparar, para el adecuado desarrollo de las actividades de la empresa o establecimiento de que se trate. La Administración denegará la autorización si existe una desproporción manifiesta entre la carga útil o el número de plazas de los vehículos para los que se solicita el transporte y las necesidades acreditadas por el solicitante (art. 104, LOTT).

<sup>168</sup> Esta inexistencia de autorización para este tipo de transporte se hace efectiva en efecto por el ADR. Así reglamentariamente en conjunción con la no obtención de autorización previa, a estos mismos efectos, el ADR ni el RD 551/2006, tampoco se aplicarán al titular que realice este tipo de transporte. En efecto, según el ADR existen exenciones o bien totales o bien parciales de cumplimiento de sus disposiciones. Así, en razón de la capacidad de carga por ejemplo, derivada del transporte de combustible por carretera que realice la empresa de

Estos transportes privados complementarios o por cuenta propia, en general son aquellos mediante los cuales, las empresas de transporte transportan las mercancías de cuya propiedad, corresponde al titular de la misma. Según la norma, textualmente se entienden aquellos transportes privados complementarios: « (...) los que se llevan a cabo en el marco de su actuación general por empresas o establecimientos cuyas finalidades principales no son de transporte, como complemento necesario o adecuado para el correcto desarrollo de las actividades principales que dichas empresas o establecimientos realizan» (art. 102, LOTT). A tenor de este transporte, ha de hacerse hincapié en la posibilidad que tiene el titular amparado en esta autorización de transportar para sí mismo sus propias mercancías peligrosas. Así pues, puede realizar el transporte de las mismas para los siguientes fines: para conducir las mercancías a la empresa o establecimiento; para expedir o enviar las mercancías o las personas de la empresa o establecimiento o bien; para desplazar las mercancías, bien en el interior de una empresa o establecimiento, bien fuera<sup>169</sup> de los mismos siempre que se trate de atender a sus propias necesidades internas. En todo caso, para estos transportes los vehículos deben ir conducidos por el personal propio de la empresa o establecimiento a través de una relación laboral. No en vano, el transporte de estas características no puede ser contratado o facturado de forma independiente. Por consiguiente, con arreglo al transporte privado complementario, estos conductores junto a la obtención de la formación previa que se le requiere a todo conductor de mercancías peligrosas por ser asalariado (CAP de conductor y carnet ADR; a su vez, según se ampliará, existe la ventaja de unificar en el CAP el ADR), tienen el derecho de disfrutar del contenido preventivo que para ellos establece la LPRL (reconocimientos médicos, formación e información de riesgos laborales, etc.) por lo que de todo ello se deriva para el titular de aquella empresa o establecimiento cuya finalidad principal no es el transporte, un conjunto de obligaciones y responsabilidades que se traduce a grandes rasgos en la tarea de velar por la seguridad por la seguridad y salud de los conductores que dispone para transportar sus propias<sup>170</sup> mercancías peligrosas.

---

transporte de modo accesorio a su actividad principal, estará exenta de su cumplimiento siempre que las cantidades transportadas de combustible no superen los 450 litros por envase/embalaje. A estos efectos, igualmente quedarán a extramuros de la regulación del ADR, el transporte realizado por particulares para la venta al por menor, uso personal o doméstico hasta un máximo de 240 litros de líquido inflamable por unidad de transporte.

<sup>169</sup> De hecho, con arreglo al art. 106 de la LOTT, incluso por medio de este tipo de transporte privado complementario, se pueden transportar mercancías fuera de nuestras fronteras, en cuyo caso, estarán sometidos en cuanto a su régimen jurídico a las normas contenidas en relación con los mismos en los Tratados o Convenios Internacionales suscritos por España y a las que específicamente se determinen por vía reglamentaria.

<sup>170</sup> Esta propiedad de la empresa, de las mercancías peligrosas, se entienden aquellas adquiridas por medio de compra o bien han sido fabricadas, producidas, transformadas en el propio seno de la misma.

#### 7.1.4. Distintas configuraciones jurídicas de la empresa transportista.

Definida la figura del porteador o transportista como la persona que asume la obligación de realizar el transporte en nombre propio con independencia de que lo ejecute por sus propios medios o contrate su realización con otros sujetos (intermediarios), desde esta apreciación, el titular de la autorización tras el cumplimiento de todos los requisitos exigidos y que se han analizado de manera pormenorizada, puede escoger entre múltiples figuras para crear la empresa de transporte cuya actividad principal consista en el transporte de mercancías peligrosas o para la realización de las actividades auxiliares y complementarias del mismo. De esta forma, normativamente el artículo 42.1 del ROTT (tras la modificación sufrida por el art. 3 del RD 919/2010, de 16 de julio) al establecer los requisitos para obtener este título habilitante para el transporte público por carretera tales como nacionalidad, CCP, honorabilidad, etc. señala que el futuro titular de la administración debe ser necesariamente persona física – como el caso del transportista autónomo como empresario individual que ejerce la actividad empresarial–, no pudiendo otorgarse los títulos de forma conjunta a más de una persona ni a comunidades de bienes, o bien persona jurídica, debiendo revestir en ese caso la forma de sociedad mercantil, sociedad anónima laboral o cooperativa de trabajo asociado.

Dado que los trámites son varios y existe en general complicaciones a la hora de constituir una empresa de transporte cuya actividad principal sea el transporte de mercancías peligrosas por carretera, la persona que desee constituir dicha empresa puede apoyarse en la figura del Técnico Superior en Transporte y Logística<sup>171</sup>, pues entre sus competencias, figura la de llevar a cabo las gestiones necesarias para la constitución y puesta en marcha de una empresa de transporte de mercancías ajustándose a las características y obligaciones derivadas de la forma jurídica seleccionada.

---

<sup>171</sup> Titulación correspondiente a los estudios de formación profesional de grado superior, merced al RD 1572/2011, de 4 de noviembre (BOE 13 diciembre 2011). Al amparo de esta regulación, el Técnico Superior en Transporte y Logística se encarga de organizar, gestionar y controlar las operaciones del transporte de mercancías y de viajeros en el ámbito nacional e internacional, y en planificar y gestionar las actividades logísticas de una empresa, de acuerdo a la normativa vigente y a los objetivos establecidos por la dirección de la empresa, en el marco de la calidad, seguridad y respeto medioambiental. De entre el conjunto de las competencias profesionales, personales y sociales de este título destacan: la de aplicar la normativa nacional e internacional vigente en la gestión de empresas de transporte de mercancías, adaptándose a los cambios normativos frecuentes para cumplir con los requisitos de capacidad profesional, económica y de honorabilidad exigidos en el sector; realizar las gestiones necesarias para la constitución y puesta en marcha de una empresa de transporte y logística de mercancías ajustándose a las características y obligaciones derivadas de la forma jurídica seleccionada. En vistas a las operaciones de carga y descarga, el técnico superior en gestión de transporte y logística es capaz de organizar el almacenaje de las mercancías en las condiciones que garanticen su integridad y el aprovechamiento óptimo de los medios y espacios disponibles, de acuerdo con procedimientos establecidos. Mientras que en términos preventivos, se le exige como competencia profesional generar entornos seguros en el desarrollo de su trabajo y el de su equipo, supervisando y aplicando los procedimientos de prevención de riesgos laborales y ambientales, de acuerdo con lo establecido por la normativa y los objetivos de la empresa. Recapitulando, aquellas personas que obtengan este título, ejercen su actividad en empresas del sector del transporte, tanto por cuenta propia como por cuenta ajena, realizando funciones de planificación, organización, gestión y comercialización del servicio de transporte.

De modo que cabe la posibilidad que la persona titular de la empresa de transporte que contrate en nombre propio la realización del transporte se acoja a una de las siguientes concepciones: como empresario transportista<sup>172</sup>; o en forma societaria, es decir: sociedad anónima, sociedad anónima laboral, sociedad limitada, sociedad de responsabilidad limitada laboral, sociedad cooperativa de trabajo asociado<sup>173</sup> o sociedad cooperativa de transportistas y sociedades de comercialización de transporte<sup>174</sup>. De modo descriptivo desde el Ministerio de Fomento existe un Cuadro-Resumen a través del que se recogen todas estas distintas configuraciones jurídicas de transporte y los trámites que se requieren para la constitución de cada una de ellas (titularidad de la autorización de transporte, actividad a desarrollar, capacitación profesional, denominación, capacidad jurídica, número de socios, responsabilidad frente a terceros, capital mínimo, formalidades de constitución, órganos rectores, aspectos laborales y fiscales, etc.).

En concreto, en el sector del transporte de mercancías por carretera y, en especial para el transporte público, las sociedades cooperativas de transporte se consideran manifestaciones empresariales excelentes, por lo que predominan en el sector « (...) *las cuales, utilizan como medio de transporte los camiones o, de forma análoga, los que prestan sus servicios en el mercado de carga completa*<sup>175</sup>». Tal es así que conforme señala la LOTT en su artículo 60, la Administración promoverá la agrupación y cooperación entre sí de los pequeños y medianos empresarios de transporte, protegiendo el establecimiento de fórmulas de colaboración y especialmente de cooperativas.

<sup>172</sup> El empresario individual que actúa como transportista, al igual que toda empresa que toda empresa de transporte de mercancías peligrosas también se le aplica el contenido del ADR. Así, puede ser o bien una persona física o jurídica titular de una empresa para la realización de transportes de mercancías por carretera por cuenta ajena con sus propios medios personales y materiales y, que para ello, dispone de uno o más vehículos y contrata a conductores bajo una relación laboral sujeta al ET. Siendo excluido de esta última norma [art. 1.3 g)] y por tanto, del ámbito laboral el transportista autónomo por no cumplir los requisitos de ajenidad y dependencia que se exigen a todo contrato laboral. Textualmente este art. señala la exclusión del ámbito de aplicación del ET: « (...) *la actividad de las personas prestadoras del servicio de transporte al amparo de autorizaciones administrativas de las que sean titulares, realizada mediante el correspondiente precio, con vehículos comerciales de servicio público cuya propiedad o poder directo de disposición ostenten, aun cuando dichos servicios se realicen de forma continuada para un mismo cargador o comercializador*». Independientemente de la persona encargada de transportar mercancías peligrosas por carretera (trabajador por cuenta ajena o por cuenta propia) estará expuesta a idénticos riesgos, por lo que como veremos a lo largo de la presente investigación, en el momento en que se hablen de las medidas básicas preventivas para el transporte de este tipo de sustancias peligrosas por carretera o para la carga y descarga de las mismas en los centros habilitados para ello, se incluirán automáticamente a ambos colectivos de conductores.

<sup>173</sup> Los socios de estas cooperativas sólo podrán contratar transportes en nombre de la cooperativa a la que pertenecen, quedando ésta obligada como porteador frente al cargador con quien contraten aquéllos.

<sup>174</sup> Tal y como precisa la LCTTM, la relación de ambas con el socio transportista que efectivamente realice el transporte se regirá por lo que al respecto se encuentre determinado en los estatutos de cada cooperativa o sociedad, sin que lo dispuesto en dichos estatutos pueda implicar, en ningún caso, la inaplicación de lo dispuesto en la presente Ley en los contratos celebrados por la cooperativa o sociedad de que se trate con terceros.

<sup>175</sup> GARCÍA VILLALOBOS, J., “*Las Sociedades Cooperativas en el Transporte de Mercancías por Carretera en España*”, Consejo Económico y Social (CES), Colección de Estudios, núm. 102, diciembre 2000, Madrid, págs. 21 y ss.



Por lo tanto, se trata de una empresa de transporte más, pero con sus particularidades propias y formas de funcionamiento específicas, como son, las de participación, que garantizan la permanencia del transportista como empresario y como productor del sector de transporte. Según señala la doctrina<sup>176</sup>, las sociedades cooperativas se dividen en sociedades cooperativas de trabajo asociado en el transporte y las sociedades cooperativas de transportistas. En cuanto a la primera, conviene precisar tal y como se ha citado que son empresas de transporte. Por tanto, a efectos de la normativa de ordenación del transporte, tendrán la consideración de empresas transportistas o de la actividad auxiliar o complementaria a la que en cada caso estén dedicadas, correspondiéndoles los mismos derechos y obligaciones que al resto de las empresas (art. 52.3, ROTT). De modo que la finalidad de la cooperativa de trabajo asociado radica en la realización de una actividad empresarial de transporte utilizando el trabajo de sus socios y de sus candidatos a socios. Esta clase de sociedad cooperativa encuentra su definición merced a la Ley 27/1999, de 16 de julio, de Cooperativas<sup>177</sup> en su artículo 80.1 como: « (...) *las que tienen por objeto proporcionar a sus socios puestos de trabajo, mediante su esfuerzo personal y directo, a tiempo parcial o completo, a través de la organización en común de la producción de bienes o servicios para terceros*».

Por otra parte, las sociedades cooperativas de transportistas<sup>178</sup> básicamente son entidades formadas por transportistas autorizados en la prestación de servicios discrecionales de transporte por carretera, teniendo entre sus funciones: la captación de cargas, la contratación de servicios y la comercialización para los socios (art. 61.1, LOTT). Estas cooperativas contratan la prestación de estos servicios en nombre propio, los cuales deben ser efectuados por alguno de sus socios que cuente con el correspondiente título habilitante para tal prestación. En este caso, en el contrato de transporte con el usuario respectivo, la cooperativa aparece como porteador y las relaciones de ésta con el socio poseedor del título habilitante que materialmente realice el transporte, se rigen por las normas y reglas reguladoras de la cooperativa. En suma, la finalidad de las sociedades cooperativas de transporte tiene su razón de ser en la prestación de servicios a los socios transportistas para el mejor desempeño de sus tareas. Este tipo de sociedades<sup>179</sup> vienen definidas a tenor de la mencionada Ley 27/1999 (art.

---

<sup>176</sup> GARCÍA VILLALOBOS, J., “*Las Sociedades Cooperativas en el Transporte de Mercancías por Carretera en España*”, Consejo Económico y Social (CES), Colección de Estudios, núm. 102, diciembre 2000, Madrid, págs. 47 y ss.

<sup>177</sup> BOE 17 julio 1999.

<sup>178</sup> Denominadas por el ROTT (art. 53.2) como sociedades de comercialización, en las que se agrupan a las empresas de transporte para la realización de funciones de captación de cargas, contratación de servicios y comercialización para sus socios. Estas sociedades adoptan análogo régimen jurídico de ordenación que las atribuidas legalmente para las cooperativas de transportistas, si bien, revisten forma jurídica societaria. Asimismo, podrán formar parte de las mismas, tanto personas físicas como jurídicas.

<sup>179</sup> A mayor información, ambas sociedades, cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización, a efectos de la ROTT (art. 53.3) se les exige un capital superior a unas ciertas cantidades en función del número de socios que dispongan. No en vano, a las cooperativas o sociedades con un número de socios no superior a 15 se les exige 10.000 euros; a las cooperativas o sociedades con un número de socios superior a 15 pero no superior

100.1) como: *«Las que asocian a personas físicas o jurídicas, titulares de empresas del transporte o profesionales que puedan ejercer en cualquier ámbito, incluso el local, la actividad de transportistas, de personas o cosas o mixto, y tienen por objeto la prestación de servicios y suministros y la realización de operaciones encaminadas al mejoramiento económico y técnico de las explotaciones de sus socios».*

Con independencia de la configuración jurídica de la empresa de transporte, que asuma la obligación de transportar la mercancía en la medida en que disponga de trabajadores para desempeñar su actividad productiva queda sujeta a las disposiciones que impone la LPRL en términos de seguridad y salud. Referente a las cooperativas de transporte, como a sus socios – autónomos, tengan o no trabajadores a su cargo– ha de señalarse el grado de aplicación que tienen de la normativa de prevención de riesgos laborales. Así, la cooperativa de transporte como se ha mencionado se equipara a una empresa de transporte más, lo que implica que ha de cumplir la normativa de prevención de riesgos laborales. Tras optar por la pertinente organización preventiva ésta cubrirá tanto a los trabajadores asalariados de la cooperativa como a sus socios autónomos tengan o no trabajadores a su cargo. Habitualmente los autónomos son los encargados en su vehículo de realizar los transportes de mercancías por carretera, así a estos efectos de la cooperativa de transporte, estos transportistas autónomos tendrán la misma consideración en materia preventiva que la de los asalariados que pueda disponer la cooperativa y deberán ser tratados por igual merced a la LPRL: formación, evaluación de riesgos, vigilancia de la salud, información, etc.

En torno a la situación del socio autónomo de la cooperativa, de tener personal asalariado, como cualquier otro empresario para ellos tendrá las mismas obligaciones en materia preventiva que la cooperativa tiene frente al mismo socio autónomo. Así, con independencia del deber de prevención que tenga la cooperativa frente a él, dado que el socio autónomo tiene trabajadores, será responsable por los incumplimientos que pueda realizar en materia preventiva con arreglo a lo que dispone la LISOS. Cosa distinta y más controvertida, es la situación del autónomo de la cooperativa de transporte pero que no cuenta con trabajadores asalariados a su cargo. Del mismo modo que hemos afirmado con anterioridad para todo transportista autónomo o TRADE titular de autorización y propietario de su propio vehículo, la LPRL no se le aplica salvo cuando acuda para realizar las operaciones de carga y descarga de mercancías peligrosas a otras instalaciones; momento en el que deberá cooperar con la empresa en cuestión, dado que ésta le debe pedir la evaluación de su actividad y planificación correspondiente, así ambas partes cumplirán el mandato establecido en el artículo 24 de la LPRL que trata la coordinación de las actividades empresariales.

---

a 30: 30.000 euros y a las cooperativas o sociedades con un número de socios superior a 30: 60.000 euros.

## 7.2. Operador de transporte o intermediario.

En este sector, al igual que en otros muchos, no siempre coinciden la oferta y la demanda. Para resolver este problema, se hace necesaria la figura de un intermediario, es decir, un comercializador de la actividad que acerque la oferta de transporte a la demanda existente<sup>180</sup>. Así, el objeto básico de este operador o intermediario del transporte consiste en contratar servicios de transporte de mercancías que después materialmente lleva a cabo otra persona o empresa, con sujeción a las condiciones que establece la normativa vigente. No obstante, este mismo objetivo ha de matizarse puesto que, en el caso del almacenista-distribuidor –cuyo fin es el de gestionar un almacén según las necesidades de sus clientes–, ésta contratación de servicios de transporte parece un complemento de la principal.

Con todo, dentro de la concepción de operador de transporte de mercancías se engloba la actividad de las agencias de transportes, transitarios, almacenista-distribuidor u operador logístico. Así, con arreglo a la Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto (Condiciones Generales de Contratación), el operador de transporte de mercancías es: el titular de una empresa que, ya sea bajo la denominación comercial de agencia de transporte, transitario, almacenista-distribuidor u operador logístico, se dedica a intermediar en la contratación del transporte de mercancías, actuando como organización interpuesta entre los cargadores y los porteadores que contrata en nombre propio tanto con los unos como con los otros. En conjunción a esta misma Orden, la LOTT (art. 1.2) y su Reglamento de desarrollo ante la actuación de estas empresas intermediarias las regula bajo la acepción de actividades auxiliares y complementarias del transporte, en las que se incluye las actividades de las agencias de transportes, las de transitarios, la de los centros de información y distribución de cargas, las funciones de almacenaje y distribución, la agrupación y facilitación de las llegadas y salidas a través de estaciones de viajeros o de mercancías, y el arrendamiento de vehículos. Estas actividades, vienen reguladas en la LOTT (arts. 119-137) y ROTT (arts. 159-192) diferenciando las actividades de mediación –exclusivas para las agencias de transporte– centros de información y distribución de cargas, almacenistas-distribuidores, transitarios, estaciones de transporte por carretera y arrendamiento de vehículos.

De tal forma que, con independencia de la configuración que adopten cada una de estas figuras, en el momento de contar con asalariados según las funciones que decidan llevar a cabo, serán sujetos activos de la prevención de riesgos laborales y, por tanto, posibles responsables por la comisión de infracciones en esta materia. En términos mercantiles, se exige a aquellos intermediarios a contratar el transporte siempre en nombre propio y a asumir la posición de porteador (LCTTM) de modo que al operador de transporte le corresponderá asumir el cumplimiento de la totalidad de obligaciones y responsabilidades que al porteador se atribuyen en estas condiciones generales como si hubiera realizado el transporte él mismo.

---

<sup>180</sup> VV.AA., “*El transporte terrestre de mercancías*”, Fundación Valenciaporte (Biblioteca Técnica) Valencia, 2010, pág. 106.

### 7.2.1. Necesaria autorización para operar como intermediarios del transporte. Perspectiva preventiva.

Administrativamente, vinculada a la autorización de transporte que exige la analizada Orden FOM/734/2007, de 20 de marzo<sup>181</sup> en términos de obtención de la autorización para estas figuras que intermedian en el transporte la Orden de 21 de julio 2000, desarrolla el ROTT en materia de agencias de transporte, transitarios y almacenistas-distribuidores (BOE 3 agosto 2000).

Sin entrar a valorar nuevamente los requisitos que se exigen a estas empresas para obtener la autorización<sup>182</sup> de operador que les faculte para ejercer la actividad de intermediación del transporte que se equiparan a los ya analizados para la profesión de transportista, en materia de capacitación profesional, capacitación económica y honorabilidad, únicamente ha de hacerse mención especial por ser de nuestro interés, la capacitación profesional la cual, a raíz de la publicación del Real Decreto 1830/1999, de 3 de diciembre<sup>183</sup> modificó el artículo 162 del ROTT a través del cual, actualmente se exige para la actividad de agencia de transportes, la exigida en relación con la del transportista. De tal forma que el legislador por medio de esta norma traspone a nuestro ordenamiento jurídico la Directiva 98/76/CE relativa al acceso a la profesión de transportista de mercancías (DOL 14 octubre 1998) la cual, dentro de su anexo I en su relación de materias para la obtención de la capacitación profesional incluye contenidos relativos a logística, transporte combinado y otras materias, perdiendo de esta forma sentido práctico mantener una capacitación profesional específica para las actividades auxiliares y complementarias puesto que la capacitación profesional exigible a los transportistas según este nuevo programa, ya incluye materias relativas a la actividad propia de estas empresas.

De esta manera, la mencionada Orden se adecua el régimen jurídico de las autorizaciones de operador de transporte a los referidos cambios, siguiendo criterios de simplificación de las obligaciones administrativas que pesan sobre sus titulares.

Como referencia general a nuestro interés, solamente nos interesa destacar aquellas funciones en las que los operarios de estas empresas transporten o manipulen este tipo de mercancías, así entre las funciones propias de las agencias de transporte destaca la organización de cargas y, como veremos también de distribución de las mismas. Agencias de transporte que, a su vez, se dividen en cargas completas y cargas fraccionadas, siendo las agencias de cargas completas aquéllas que realizan su actividad en relación con los transportes en los que desde la recepción de la carga hasta su entrega en destino no se precisen otras intervenciones complementarias tales como las de manipulación, grupaje, clasificación o embalaje, por cuenta de la agencia y, las

---

<sup>181</sup> Desarrolla el ROTT en materia de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera. BOE 28 marzo 2007.

<sup>182</sup> De modo pormenorizado para este fin y aclarar la obtención de esta autorización, conviene la siguiente obra que realiza un estudio exhaustivo de la misma: SÁNCHEZ-GAMBORINO, F. y GAITÁN REBOLLO, J. *“Transportes de mercancías por carretera”*, Thomson Aranzadi, Navarra, 2010, págs. 375-389.

<sup>183</sup> Modifica parcialmente el ROTT. BOE 18 diciembre 1999.

de cargas fraccionadas aquéllas que refieren su actividad a los transportes en los que resulten precisas actividades complementarias tales como las de recogida, manipulación, almacenaje, grupaje, clasificación, embalaje o distribución de las mercancías. Respecto a ambas, conviene precisar que las mismas empresas podrán ser conjuntamente titulares de autorizaciones de agencias de cargas completas y de cargas fraccionadas.

Desde la perspectiva preventiva también ha de subrayarse la función de los almacenistas-distribuidores en virtud del artículo 125 de la LOTT y artículos 171-173 del ROTT ya que, sus funciones tienen una relevancia significativa en la posible aparición de riesgos en estas operaciones incluidas en la carga y descarga de mercancías peligrosas, al ser su propósito en la actividad las funciones de almacenaje, ruptura de cargas, u otras complementarias que resulten necesarias, y llevan a cabo o gestionan la distribución de los mismos, de acuerdo con las instrucciones de los depositantes.

Y no solo estas funciones anejas al transporte, según se observa, también pueden distribuir las mercancías por lo que también tendrán a su cargo a conductores asalariados para estas funciones con la consecuente evaluación de riesgos y formación en materia preventiva según impone la LPRL. Especificando estas tareas de distribución, los almacenistas-distribuidores la pueden llevar a cabo según las siguientes modalidades (art. 172, ROTT): 1) con vehículos propios amparados por autorizaciones de transporte público de las que sean titulares o bien; 2) contratando la realización del transporte en nombre propio con transportistas debidamente autorizados para llevarlo a cabo. Pudiendo utilizarse, asimismo, para realizar la distribución, la colaboración de agencias de transporte.

De esta forma, estas empresas que participan en las operaciones de transporte y que deben estar en posesión de la correspondiente autorización administrativa que las habilite, tienen la obligación de cumplir con la LPRL para el conjunto de su personal, bien sea en los almacenes en los que se manipulen y manejen mercancías peligrosas, o bien con inicio a la actividad de los conductores encargados de realizar la distribución de las mismas. Atinentes a estos conductores por tanto, deben haber obtenido previamente al inicio de su actividad la formación general en prevención de riesgos laborales, habiendo obtenido el CAP y el permiso de conducción preceptivos y, en caso de transportar mercancías peligrosas, el certificado o carnet ADR. Automáticamente, al ser empresas que manipulan mercancías peligrosas siempre que sean en las cantidades que el ADR contempla quedarán sujetas a su aplicación. En efecto, el ADR en su apartado relativo a la formación de la tripulación del vehículo (Capítulo 8.2) señala en su apartado específico concerniente a la formación de todo el personal distinto a los conductores que posean dicho certificado, el personal empleado por las agencias de transporte (8.2.3) y por las agencias consignatarias en general.

### 7.2.2. Agencia de transporte y transitario.

Según reza el artículo 119.1 de la LOTT las funciones de mediación entre los usuarios del transporte y los transportistas, exclusivamente están encomendadas a las agencias de transporte autorizadas siempre que se opere en ámbito nacional, puesto que la intermediación en el ámbito de los transportes internacionales queda reservada a las funciones propias de los transitarios (ambas figuras aparecen reguladas en la LOTT<sup>184</sup>).

En primer orden, las agencias de transporte son aquellas empresas individuales o colectivas dedicadas a intervenir en la contratación del transporte público por carretera de viajeros o mercancías, como organizaciones auxiliares interpuestas entre los usuarios y los transportistas, pudiendo realizar dicha intervención en relación con la totalidad de los modos de transporte. Según lo mencionado, aquéllas personas físicas o jurídicas que deseen realizar la actividad de agencia de transporte, deben obtener la autorización administrativa habilitante para ello, previo cumplimiento de los requisitos detallados anteriormente en el artículo 48 de la LOTT:

- a. Tener la nacionalidad española o bien la de un Estado de la Unión Europea o de otro país extranjero con el que, en virtud de lo dispuesto en Acuerdos, Tratados o Convenios internacionales suscritos por España, no sea exigible el citado requisito, o, en otro caso, contar con las autorizaciones o permisos de trabajo que, con arreglo a lo dispuesto en la legislación sobre derechos y libertades de los extranjeros en España, resulten suficientes para amparar la realización de la actividad de transporte en nombre propio;
- b. Acreditar las necesarias condiciones de capacitación profesional, honorabilidad y capacidad económica;
- c. Cumplir en su caso, aquellas condiciones específicas necesarias para la adecuada prestación del servicio o realización de la actividad, que expresamente se establezcan en relación con las distintas clases o tipos de títulos habilitantes.

Además, estas agencias de transporte en términos del contrato de transporte terrestre asumen una responsabilidad dado que deben contratar en nombre propio tanto con el transportista, como con el usuario o cargador, ocupando por tanto la posición de usuario o cargador frente al transportista, y de transportista frente al usuario o cargador. Esta última previsión, se equipara perfectamente con lo dispuesto en el Código de Comercio<sup>185</sup> –art. 275<sup>186</sup>– por lo que su

---

<sup>184</sup> En concreto, en sus arts. 120 y 121 sobre las agencias de transporte y en su art. 126 sobre los transitarios.

<sup>185</sup> Aprobado por el RD de 22 de agosto 1885, Gaceta 16 octubre 1885. Objeto de modificaciones como la última realizada por la Ley Concursal (22/2003, de 9-7-2003. BOE 11 octubre 2011).

<sup>186</sup> El cual dispone lo siguiente: «*el comisionista que en concepto de tal hubiera de remitir efectos a otro punto, deberá contratar el transporte, cumpliendo las obligaciones que imponen al cargador en las conducciones terrestres y marítimas. Si contratare en nombre propio el*

regulación es bastante amplia en atención a delimitar las posibles responsabilidades por los incumplimientos en la ejecución del transporte<sup>187</sup>.

En el ejercicio de su actividad se entenderán comprendidas como funciones propias de las agencias de transporte todas las actuaciones previas de gestión, información, oferta y organización de cargas o servicios, necesarias para llevar a cabo la contratación de los transportes, que dichas agencias realicen o procuren realizar en nombre propio, según lo previsto anteriormente. Destacando sobremanera a nuestro particular las funciones de organización de cargas y, en su caso, de distribución de las mercancías peligrosas.

En segundo orden, también para acercar la oferta y la demanda pero esta vez en el ámbito de los transportes internacionales y, en todo caso de aquellos efectuados en régimen de tránsito aduanero, la LOTT define en su artículo 126 la figura del transitario<sup>188</sup>, como aquella persona física o jurídica con función de intermediación y organización de esta clase de transportes pudiendo contratar en nombre propio con el transportista, como cargadores y, a su vez, con el cargador efectivo, ocupando frente a éste la posición de transportista. De tal forma que su actuación en el sector gravita en torno a las siguientes actividades:

- a. Contratación en nombre propio por el transportista, como cargadores, de un transporte que a su vez hayan contratado, a sí mismo en nombre propio, con el cargador efectivo, ocupando frente a este la posición de transportistas (la posición del transitario es idéntica que a la de la agencia de transportes, por consiguiente sus trabajadores asalariados también deben formarse merced a la formación específica que el ADR traslada para las agencias de transporte y consignatarias en general);
- b. Recepción y puesta a disposición del transportista designado por el cargador, de las mercancías a ellos remitidas como consignatarios.

---

*transporte, aunque lo haga por cuenta ajena, quedará sujeto para con el porteador a todas las obligaciones que se imponen a los cargadores en las conducciones terrestres y marítimas».*

<sup>187</sup> CONCEPCIÓN RODRÍGUEZ, J., “El Contrato de Transporte”, Manuales de Formación Continua, núm. 21, Consejo General del Poder Judicial, Madrid, 2003, pág. 310.

<sup>188</sup> Los cuales, cuentan con sus propios convenios específicos en los que se disponen cuestiones tales como condiciones económicas, supresión del carnet de conducir, jornada, vacaciones, prevención de riesgos laborales. Varios de ellos son los siguientes: Convenio colectivo del Sector de Transitarios, suscrito por ATEIA, CC.OO. y UGT. Resolución de 20 de enero 2009. BO. Comunidad de Madrid 23 febrero 2009; Convenio colectivo de trabajo del sector de transitarios y aduanas de Barcelona para los años 2010-2013. Resolución de 19 de octubre 2010. BO. Barcelona 9 noviembre 2010; Convenio Colectivo de Transitarios de Gipuzkoa. Resolución de 7 de marzo 2008. BO. Gipuzkoa 7 marzo 2008. En concepto de prevención de riesgos laborales, por ejemplo el mencionado convenio suscrito por ATEIA, CC.OO. y UGT señala la obligación de realizar los reconocimientos médicos y vigilancia de la salud, planes preventivos y, referente a los trabajos tóxicos, penosos y peligrosos señala cómo las empresas tenderán a la eliminación de las causas que originen los trabajos tóxicos, penosos y peligrosos, debiendo mantener informado al comité de seguridad y salud laboral de todo lo referente. Al igual que en materia de salud laboral y prevención de riesgos laborales, las empresas deben formar e informar de modo suficiente y adecuado a todos los trabajadores, que constará de contenidos básicos de derechos y obligaciones en esta materia, complementado con una formación específica por áreas de trabajo referida a los riesgos a los que los trabajadores están expuestos y la forma de prevenirlos.

Destaca la LOTT el hecho de que el transitario únicamente podrá realizar contratación de tráficos interiores de aquellas mercancías que el mismo ha despachado en régimen internacional y que supongan la continuación del transporte internacional: es decir, solamente puede contratar tráficos interiores para perfeccionar la entrega o la salida de mercancías que tengan como origen o destino un país extranjero<sup>189</sup>. En general, los intermedios en el contrato de transporte deben recabar del expedidor, la documentación obligatoria, que transmitirán al transportista juntamente con la carta de porte que suscriban (art. 25 RD 551/2006).

### 7.2.3. Almacenista-distribuidor.

Seguidamente, otra de las configuraciones jurídicas por las que puede adoptar el titular –persona física o jurídica– de la autorización para llevar a cabo las actividades auxiliares y complementarias del transporte es la de almacenista-distribuidor. Atendiendo a la normativa reguladora (art. 125, LOTT y art. 171, ROTT) la función de la persona física o jurídica consiste en recibir, en virtud de un contrato de depósito y en locales adecuados de los que disponga el depositario, bienes o mercancías ajenos, efectuando operaciones de ruptura de cargas, almacenaje, custodia, manipulación, administración, control de existencias, preparación de pedidos y cualesquiera otras que hubieran sido convenidas para su posterior distribución, en virtud de un contrato de transporte, a las personas determinadas por el depositante en la forma, tiempo y lugar que éste determine. De modo que unido al almacenaje, ruptura y manipulación de las mercancías peligrosas, la empresa bajo la configuración de almacenista-distribuidor también puede ejercer la actividad de distribuir estas mercancías. Para llevar a cabo esta actividad, la empresa puede utilizar la colaboración de las agencias de transporte. De cualquier modo, el titular para ejercer la distribución de estas mercancías debe optar indefectiblemente por una de las dos modalidades existentes o bien, con vehículos propios amparados por autorizaciones de transporte público de las que sean titulares, o bien, contratando la realización del transporte en nombre propio con transportistas debidamente autorizados para llevarlo a cabo. Esta empresa, con independencia de la modalidad, queda sujeta merced a sus actividades, de todas las obligaciones determinadas en la norma específica de transporte de mercancías por carretera (fundamentalmente por el ADR) así como en materia de prevención de riesgos laborales (LPRL) por disponer para su desempeño con operarios de almacén como en su caso, con conductores de estas mercancías; todos ellos sumidos en una relación laboral. A este respecto, no cabe duda que sus empleados para acometer estas tareas están expuestos a unos riesgos evidentes por la manipulación o distribución de materias peligrosas, teniendo el derecho de paralizar su actividad en el momento en que consideren que su integridad puede estar en peligro por encontrarse en una situación de riesgo grave e inminente –regulado en el art. 21 de la LPRL y definida en la misma norma preventiva como aquel que resulte probable racionalmente que se materialice en un futuro inmediato y pueda suponer un daño grave para la salud de los trabajadores (art. 4.4)–.

---

<sup>189</sup> VV.AA., “*El transporte terrestre de mercancías*”, Fundación Valenciaporte (Biblioteca Técnica) Valencia, 2010, pág. 108.



### **7.3. Cargador o remitente. Expedidor. Embalador y Llenador. Una clarificación conceptual de términos y su papel específico en la actividad.**

En el sector del transporte terrestre de mercancías, desde un punto de vista mercantil se entiende por cargador o remitente quien contrata en nombre propio la realización de un transporte y frente al cual, el porteador se obliga a efectuarlo. La LOTT, la LCTTM y las CGC se refieren a ambas palabras por igual por tanto son sinónimos y las usan indistintamente. Sin embargo, al mencionar la palabra “cargador” puede confundirse con arreglo al ADR con la empresa cuyo cometido sea el de cargar materialmente la mercancía en el vehículo.

Además de este error común, que se equipara también a la divergencia conceptual vista anteriormente para el transportista o porteador, huelga advertir la diferencia terminológica del cargador pero en este caso, con el expedidor. De modo que en este punto, con el propósito de evitar futuras confusiones que se pueden dar en el análisis del conjunto normativo aplicable al transporte de mercancías peligrosas por carretera y, a su vez, en el estudio de las responsabilidades que cada sujeto asume con motivo de su participación en la actividad se van a definir ambos conceptos por lo que resulta conveniente unificar conjuntamente los análisis del cargador y del expedidor de mercancías peligrosas.

En efecto, las definiciones que proporcionan la LCTTM y la LOTT para cargador y expedidor difieren de sus homónimas proporcionadas por el ADR y el Real Decreto 551/2006. En efecto, haciéndose eco de esta disparidad, la recientemente publicada Orden FOM/1882/2012 de 1 de agosto por la cual, se aprueban las Condiciones Generales de Contratación (CGC) de los transportes de mercancías por carretera, específica en su artículo 10.1 –como reglas especiales para los contratos de transporte de mercancías peligrosas– lo siguiente:

*“10.1 Sujetos del contrato de transporte de mercancías peligrosas: Para la aplicación de estas condiciones generales a los contratos de transporte de mercancías peligrosas, deberá entenderse que todas las referencias al expedidor contenidas en el Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas y el resto de la legislación especial en la materia están hechas al cargador definido en la condición 1.4, y las que dicha legislación contiene en relación con el cargador, deberán entenderse hechas al expedidor definido en la condición 1.7”.*

Resulta fundamental aclarar este matiz puesto que de esta forma, según qué norma estemos utilizando habrá que aclarar a qué sujeto se refiere cuando cita al cargador o al expedidor.

Primeramente, el expedidor, según se desprende de la LOTT (art. 22.1), es la persona física o jurídica que entrega las mercancías al porteador –sinónimo de transportista– para su transporte; además, dado que puede ser expedidor de las mercancías el propio cargador o una persona distinta, el expedidor puede tanto entregar como cargar las mercancías peligrosas.

En idéntico parecer se muestra la LCTTM (art. 4) al señalar al expedidor como aquél tercero que, por cuenta del cargador, hace entrega de la mercancía al transportista en el lugar de recepción de la mercancía. En cambio, si atendemos a las normas técnicas relativas al transporte de mercancías peligrosas (el ADR y en el RD 551/2006), se observa una disparidad de criterios en comparación con la LOTT y la LCTTM. No en vano, conforme al ADR, el expedidor es la empresa que expide (remite o envía) para ella misma o para un tercero mercancías peligrosas; cuando el transporte es efectuado en base a un contrato de transporte, el expedidor según el contrato es considerado como el expedidor. Por su parte, en virtud del Real Decreto 551/2006 el expedidor es la persona física o jurídica por cuya orden y cuenta se realiza el envío de la mercancía peligrosa, para el cual se realiza el transporte, figurando como tal en la carta de porte. Así pues, deben tenerse claros estos conceptos de expedidor puesto que según la norma al que remita, en unos casos, será el que entrega y/o carga las mercancías peligrosas al transportista o porteador para su transporte y, en otros, el que por cuya orden y cuenta se realiza el envío de la mercancía peligrosa para el cual se realiza el transporte. En cualquier caso, el expedidor como empresa usuaria del sector si nos atenemos al ADR, puede expedirse a ella misma mercancías peligrosas, la cual cosa esta empresa puede coincidir con la empresa cargadora por lo que para las tareas de manipulación y transporte de mercancías peligrosas –según crea conveniente– puede disponer de trabajadores, en consecuencia, será un sujeto obligado de las prescripciones contenidas en la LPRL en torno a la evaluación de riesgos de los peones de carga y descarga de las mercancías peligrosas y, si los tuviere, de los conductores profesionales.

En segundo lugar, el cargador o remitente según la LOTT (art. 22.1) es la persona física o jurídica que, ya sea directamente o como intermediario de transporte, solicita la realización del transporte en nombre propio<sup>190</sup> y frente a la cual el porteador (empresario transportista) asume, en virtud del contrato, la obligación de efectuarlo. Particularmente, puede darse el caso en que el personal de cualquier empresa requiera al porteador para la realización del transporte dentro de las funciones que en ésta tenga atribuidas, en cuyo caso, se presumirá, salvo prueba en contrario, que contrata en nombre de dicha empresa, correspondiendo, por consiguiente, a ésta la posición de cargador en el contrato.

En la misma línea se manifiesta la LCTTM al definir al cargador<sup>191</sup> como aquél que contrata en nombre propio la realización de un transporte y frente al cual el porteador se obliga a efectuarlo (art. 4.1), definición que viene ampliada por las CGC (1.4) del mismo sentido aunque, adicionando respecto del cargador lo

---

<sup>190</sup> Según señala el art. 5 de la LCTTM, en principio, los contratos de transporte de mercancías se presuponen celebrados en nombre propio y, tan solo, excepcionalmente podrá alegarse la contratación en nombre ajeno cuando se acredite que así se había hecho constar de forma expresa y suficiente en el momento de contratar, indicado la identidad de la persona en cuyo nombre se contrata, y que la intermediación se realizó con carácter gratuito.

<sup>191</sup> Conforme al art. 24.1 de la presente norma, tiene la obligación de especificar al porteador la naturaleza exacta de la mercancía peligrosa y las precauciones a tomar. De no hacerse efectivo este aviso en la carta de porte, recaerá sobre el cargador o destinatario la carga de la prueba de que el porteador tuvo conocimiento de la naturaleza exacta del peligro que presentaba el transporte de dichas mercancías.

siguiente: «*Cuando la realización del transporte fuera requerida al porteador por el personal de una empresa en el ejercicio de las funciones que en ésta tenga atribuidas, se presumirá, salvo prueba en contrario, que contrata en nombre de dicha empresa, correspondiendo, por consiguiente, a ésta la posición de cargador en el contrato*». En torno a esto último de modo aclarativo, brevemente cabe precisar que es un supuesto concreto de representación en el ámbito mercantil: si quien contrata el transporte no es el empresario mismo (en caso de que sea empresario individual) o alguno de sus representantes orgánicos (administradores de la sociedad) sino un trabajador (incluso el director general), aun así el contrato se entenderá celebrado entre el empresario (individual o social) y el porteador, y no entre éste y el trabajador (lo cual, de ordinario, no tendría ningún sentido).

Así con todo, como puede apreciarse según la LCTMM y las CGC, esta definición DE cargador contrasta con la proporcionada por el Real Decreto 551/2006 para el expedidor. Por lo tanto, cuando el cargador en sentido jurídico-mercantil contrata directamente con un empresario transportista, la figura equivalente en el Real Decreto 551/2006 es el expedidor, es decir, la persona por cuenta de la cual se realiza el transporte de mercancías peligrosas.

Tras este importante matiz, el ADR define al cargador como cualquier empresa que carga las mercancías peligrosas en bultos, pequeños contenedores o cisternas portátiles en o sobre un vehículo o contenedor o bien, carga un contenedor, un contenedor para granel, un CGEM, un contenedor cisterna o una cisterna portátil sobre un vehículo y el Real Decreto 551/2006 define al cargador/descargador<sup>192</sup> como la persona física o jurídica bajo cuya responsabilidad se realizan las operaciones de carga y descarga de las mercancías peligrosas, de acuerdo con las normas establecidas en el artículo 22 de la LOTT [art. 2 f)]. Por tanto, tanto para el ADR como para el Real Decreto 551/2006, el cargador es quien carga las mercancías peligrosas en un vehículo: el que realiza las operaciones de carga –refiriéndose el ADR a la empresa que carga y, el RD 551/2006 como la persona responsable de cargar en el lugar convenido las mercancías peligrosas– siendo asimismo esta referencia igual que trasladable para el descargador (según el ADR la empresa que descarga, según el RD 551/2006 como la persona física o jurídica responsable de realizar las operaciones de descarga). Mientras que por otro lado, para la LCTTM y la LOTT, el cargador es quien contrata o solicita la realización del transporte y frente al cual el porteador o transportista se obliga a efectuarlo.

Recapitulando, esta disparidad de criterios se traduce en que según el ADR y el Real Decreto 551/2006, se entiende que el expedidor es quien contrata el transporte: el transporte se realiza para él, ordena el envío y se realiza por su cuenta y, según la LOTT y la LCTTM, el expedidor es quien entrega/carga las mercancías al transportista en el lugar de recepción de la mercancía.

---

<sup>192</sup> Entre sus tareas, el mismo RD 551/2006 a tenor de su art. 29 y concernientes a las operaciones posteriores a la carga o descarga, interesa destacar desde el punto de vista de la prevención, cómo debe realizar una inspección visual para detectar posibles anomalías: vertidos no percibidos anteriormente, mangueras conectadas, defectos en la estiba de bultos, etc. En caso de vertidos el cargador o descargador deberá proceder a su correcta limpieza.

Por otra parte, en cuanto al cargador, según el ADR y el Real Decreto 551/2006, es quien carga las mercancías en el vehículo y según la LOTT y la LCTTM el cargador es quien contrata el transporte. Como se observa, desde un punto de vista jurídico-mercantil, el cargador que contrata directamente con un empresario transportista equivale al expedidor según el Real Decreto 551/2006 y el ADR, es decir, la persona por cuenta de la cual se realiza el transporte. En suma, estos conceptos encuentran su significado dependiendo de la interpretación que se haga de la normativa.

A lo largo de la presente investigación, de modo claro y llano y, que de este modo, no de pie a problemas etimológicos, cuando en términos preventivos se mencione al cargador se referirá a la empresa<sup>193</sup> que carga las mercancías peligrosas en un vehículo acondicionado y homologado para que el conductor – sea autónomo o TRADE o bien, trabajador de una empresa transportista– las haga llegar al destinatario, utilizando para estas tareas de carga, al personal contratado por el mismo cargador. Siguiendo esta misma dinámica que la referida en el ADR para el cargador, a propósito, ha de mencionarse la figura del llenador que se conoce también por el mismo Acuerdo como cargador, pero en este caso, de cisternas<sup>194</sup>.

<sup>193</sup> Empresa en términos globales, es decir, incluyendo obviamente también al empresario individual o autónomo que dispone de unas instalaciones adecuadas para realizar las tareas de carga de mercancías peligrosas y unos trabajadores asalariados para desempeñarlas. Con la singularidad de que esta persona tiene el control total de la empresa y su personalidad jurídica coincide con la de su titular (empresario) quien responderá con su patrimonio de todas las obligaciones que contraiga la empresa cargadora. En caso de que la empresa individual cargue mercancías peligrosas –siempre que las cantidades que maneje no sean cantidades limitadas situadas por debajo de los límites aplicables al ADR– también deberá designar a un Consejero de Seguridad tal y como le obliga la norma (RD 1566/1999, de 8 de octubre) quien podrá ser el mismo autónomo si lo estima conveniente.

<sup>194</sup> De modo conciso, puesto que en torno a las cisternas el ADR lleva un análisis técnico, simplemente ha de señalarse qué se entienden por cisternas para no confundir con el simple vehículo o camión de mercancías más común y habitual. En este sentido, las cisternas se tratan de aquellos vehículos destinados al transporte a granel de líquidos o gases licuados. Concepción en la que se incluyen los vehículos cisternas, cisternas desmontables, vehículos batería, CGEM (Contenedor de Gas con Elementos Múltiples), cisternas portátiles y contenedores cisterna. En esta línea, el cargador de cisternas o llenador, debe llevar a cabo su actividad según el modo de proceder que a tal efecto establece el ADR (1.4.3.3). Así, en este marco de seguridad en la actividad, el llenador debe desempeñar su labor siempre bajo estos mínimos parámetros: a) antes de llenar las cisternas deberá asegurarse de que éstas y sus equipos estén en buen estado técnico; b) deberá asegurarse de que la fecha de la próxima prueba para los vehículos cisterna, vehículos batería, cisternas desmontables, CGEM, cisternas portátiles y contenedores cisterna no se haya superado; c) únicamente tendrá derecho a llenar las cisternas con mercancías peligrosas autorizadas para el transporte en estas cisternas; d) durante el llenado de la cisterna, deberá respetar las disposiciones relativas a las mercancías peligrosas en compartimentos contiguos; e) durante el llenado de la cisterna, deberá respetar el índice de llenado máximo admisible o la masa máxima admisible del contenido por litro de capacidad para la mercancía de llenado; f) después del llenado de la cisterna, deberá verificar la estanqueidad de los dispositivos de cierre; g) deberá ocuparse de que ningún residuo peligroso de la mercancía de llenado se adhiera al exterior de las cisternas que hayan sido llenadas por él; h) cuando prepare las mercancías peligrosas para su transporte, deberá ocuparse de que los paneles naranja y las etiquetas prescritas estén colocadas conforme a las disposiciones sobre las cisternas, sobre los vehículos y sobre los contenedores grandes y pequeños para mercancías a granel; i) deberá, durante el llenado de vehículos o contenedores con mercancías peligrosas a granel, asegurarse de que se cumplen las disposiciones pertinentes que para ello

Así lo define el ADR como: la empresa que introduce las mercancías peligrosas en una cisterna o en un vehículo, gran contenedor o pequeño contenedor para mercancía a granel siendo al igual que el cargador, responsable de acometer las medidas preventivas para sus empleados.

En concreto, en el marco general de seguridad que establece el ADR del que anteriormente se ha mencionado en torno al transportista, desde esta perspectiva, interesa destacar las prescripciones que el ADR (1.4.3.1) prescribe para el cargador las cuales, son perfectamente trasladables a la persona física o jurídica bajo cuya responsabilidad se realizan las operaciones de carga tal y como el Real Decreto 551/2006 define al cargador. De tal modo que tendrá en particular que acometer las obligaciones que se relacionan a continuación:

- a. Sólo deberá entregar las mercancías peligrosas al transportista si éstas están autorizadas para su transporte de acuerdo con el ADR;
- b. Cuando coloque mercancías peligrosas embaladas o envases/embalajes vacíos sin limpiar para su transporte, deberá verificar que los envases/embalajes no estén dañados. No podrá entregar al transporte un bulto cuyo envase/embalajes estén dañados, sobre todo si no son estancos, y si hay una fuga o posibilidad de escape de la mercancía peligrosa, hasta que el daño haya sido reparado; esta misma obligación será válida para los embalajes vacíos sin limpiar;
- c. Cuando cargue mercancías peligrosas en un vehículo, un gran contenedor o un pequeño contenedor, deberá observar las disposiciones particulares relativas a la carga y a la manipulación;
- d. Después de haber cargado mercancías peligrosas en un contenedor, deberá respetar las disposiciones relativas a la señalización de peligro de acuerdo al ADR;

---

establece el ADR. El legislador nacional haciendo caso de estos requerimientos establecidos en el ADR, también regula el procedimiento de carga y descarga para los supuestos de carga y descarga de cisternas. En concreto, mediante el RD 551/2006 (art. 33) exige al cargador o descargador de cisternas el cumplimiento estricto de unas instrucciones específicas dadas por el expedidor que deben respetar en todo caso, lo establecido por el ADR. Asimismo, en su caso, se tienen en cuenta los informes que, al respecto, sean emitidos por el consejero de seguridad en el ejercicio de sus funciones. De esta forma, el RD 551/2006 señala para el responsable de la carga o descarga de cisternas, el cumplimiento de las siguientes normas: a) cuando la naturaleza de la materia lo requiera, se derivará a tierra la masa metálica de la cisterna; b) de evitarán desbordamientos o emanaciones peligrosas que pudieran producirse; c) se vigilarán las tensiones mecánicas de las conexiones al ir descendiendo o elevándose la cisterna; d) no se emitirán a la atmósfera concentraciones de materias superiores a las admitidas por la legislación correspondiente; e) cada planta tendrá unas instrucciones específicas respecto a otras condiciones de la operación de cada mercancía que se carga o descarga, cuando sean distintas a las normas generales y, por último; f) el vehículo deberá estar inmovilizado y con el motor parado durante toda la operación de carga o descarga, excepto cuando su funcionamiento sea necesario para realizar tales operaciones. El cargador de cisternas comprobará, con suficiente garantía, el peso o volumen cargado y el grado de llenado.

- e. Cuando cargue los bultos, deberá contemplar las prohibiciones de carga en común teniendo también en cuenta las mercancías peligrosas ya presentadas en el vehículo o gran contenedor, así como las disposiciones referentes a la separación de los productos alimenticios, otros objetos de consumo o alimentos para animales.

Así con todo, esta empresa que carga las mercancías peligrosas es una figura clave en el entramado de la actividad puesto que su diligencia en estas tareas de carga resultara fundamental para que el posterior transporte se realice de modo seguro y eficaz. Al margen de seguir este protocolo de actuación que señala el ADR, obviamente, por tener trabajadores a su cargo, siempre que estén bajo una relación laboral, el titular de esta empresa deberá formarles e instruirles en términos generales preventivos de la empresa así, como específicamente de su puesto de trabajo. Además, estrechamente relacionado con el cargador existe –en el marco de las prescripciones contenidas en el ADR–, la figura del embalador a quien el ADR le impone la obligación de adoptar medidas generales de seguridad. Concretamente, el embalador es la empresa que coloca las mercancías peligrosas en los envases o embalajes<sup>195</sup>, incluidos los grandes embalajes y los grandes recipientes para mercancías a granel y, cuando proceda, quien prepara los bultos para ser transportados. Conforme a la promoción de las medidas de seguridad que debe regir la actividad previstas en el ADR relativas a la figura del embalador se recogen, en particular en cuanto a las disposiciones relativas a las condiciones de embalaje: a las condiciones de embalaje en común, como en cuanto a la preparación de los bultos para su transporte: las disposiciones referentes a las marcas y etiquetas de peligro sobre los bultos.

Desde el punto de vista preventivo y en lo referido a estas operaciones de carga –que se equiparan también a las de descarga para el destinatario o descargador–, es de significar la existencia de ciertas previsiones legales que imponen duraciones máximas para que en cada caso, bien sea el cargador, el llenador o el embalador puedan llevar a cabo tales tareas, las cuales, deben complementarse con la normativa sobre lugares de trabajo existente en términos de prevención de riesgos laborales (RD 486/1997, de 14 de abril de disposiciones mínimas de seguridad y salud en los lugares de trabajo. BOE 23 abril 1997). Efectivamente, según prevé la LOTT (art. 22), los titulares de la actividad, –independientemente que realicen actividades de cargas completas o fraccionadas– que se desarrolle en los lugares en que las mercancías peligrosas deban ser puestas a bordo del vehículo, tanto si se trata del propio cargador o remitente como si se trata de un mero expedidor o consignatario material del envío, deben tener prevista la organización pertinente y contar con los medios necesarios en función del número de envíos que expidan y sus características, así como las de los vehículos utilizados para su transporte, para que, salvo en supuestos en que medie fuerza mayor, caso fortuito o causa imputable al transportista o porteador, las operaciones de carga y estiba de

---

<sup>195</sup> Según define el mismo ADR: «Uno o varios recipientes y todos los demás elementos o materiales necesarios para permitir al recipiente cumplir con su función de retención y cualquier otra función de seguridad».

dichos vehículos no requieran de un plazo superior a dos horas<sup>196</sup>, contadas desde su presentación en los términos requeridos por el contrato para ser cargados. Bien es cierto que estas operaciones de carga son llevadas en su gran parte por el personal dependiente de la empresa cargadora los cuales, tendrán el derecho a recibir la formación en prevención de riesgos laborales y a que sus puestos de trabajo hayan sido evaluados consecuentemente en virtud de la LPRL. Sin embargo, las CGC (anexo 4.15) traslada al porteador o transportista –siendo él mismo en caso de ser autopatrón o el conductor que dependa de la empresa de transporte– la responsabilidad en torno a la manipulación del vehículo para su carga, de modo que, «*las operaciones que se hayan de realizar en el vehículo o sus elementos a fin de posibilitar su adecuada carga o de asegurar la integridad del envío durante su transporte, tales como desentoldado y entoldado, desmontaje o montaje de cartolas, etc., serán de cuenta del porteador, si bien el cargador o el expedidor deberá poner a su disposición los medios personales o materiales necesarios para ayudarle a ejecutar dichas operaciones*». Disposición que encaja perfectamente con la LPRL y su regulación relacionada a la coordinación de actividades empresariales (art. 24). A estos efectos, puesto que coinciden varios trabajadores de varias empresas (transportista y cargador) en un mismo centro de trabajo, éstas deben cooperar en la aplicación de la normativa sobre prevención de riesgos laborales. Se trata de previsiones que habrá que valorar en la prevención de riesgos laborales para que las operaciones de carga se realicen en los tiempos estimados pero sin que ello suponga un perjuicio a las garantías de seguridad de la operación ni tampoco, desde luego, un incremento de los riesgos laborales.

Toda vez clarificada la figura del cargador y su papel en la actividad, en referencia al expedidor, es decir, la empresa que expide para ella misma o para un tercero mercancías peligrosas, cabe precisar el conjunto de obligaciones que tiene con respecto al transportista o en su caso el intermediario u operador de transporte, las cuales, resultan imperiosas que se cumplan por las connotaciones que se derivan desde un prisma preventivo. De este modo, en el marco de las medidas generales de seguridad, el expedidor con arreglo al ADR (1.4.2.1), debe remitir al transporte un envío conforme a las siguientes especificaciones:

- a. Asegurarse de que las mercancías peligrosas están clasificadas y autorizadas para el transporte según el ADR;

---

<sup>196</sup> Las CGC en su apdo. 4.16 establece concretamente una regulación atinente al plazo para realizar la carga, adicionando al respecto del plazo general para realizar la carga del envío a bordo del vehículo de dos horas, el hecho consistente en que las partes hayan pactado la puesta a disposición del vehículo a una hora determinada. En este caso, el plazo se contará a partir de dicha hora aunque el porteador hubiese presentado el vehículo con anterioridad. Por el contrario, en ausencia de precisión por parte del cargador sobre los horarios de carga existentes en el lugar en que ésta deba realizarse, cuando el plazo anteriormente señalado no hubiera transcurrido completamente a las dieciocho horas, o a la hora de cierre del correspondiente establecimiento si ésta es posterior, su cómputo quedará suspendido hasta las ocho horas, o hasta la hora de apertura de dicho establecimiento si ésta es anterior, del primer día laborable siguiente.

- b. Suministrar al transportista las indicaciones e informaciones (instrucciones escritas para el conductor y su ayudante) y, cuando proceda, las cartas de porte y los documentos de acompañamiento (autorizaciones, consentimientos, notificaciones, certificados, etc.) exigidos, teniendo en cuenta las disposiciones contenidas en el ADR;
- c. Utilizar únicamente envases, embalajes, grandes embalajes, grandes recipientes para mercancías a granel y cisternas, admitidas y aptas para el transporte de las mercancías afectadas y llevando las marcas dispuestas según las exigencias del ADR;
- d. Observar las disposiciones sobre el modo de envío y sobre las restricciones de expedición;
- e. Ocuparse de que incluso las cisternas vacías sin limpiar y sin desgasificar, o los vehículos, grandes contenedores y pequeños contenedores para mercancías a granel vacíos, sin limpiar, sean marcados y etiquetados de forma conforme y que las cisternas vacías, sin limpiar, estén cerradas y presenten las mismas garantías de estanqueidad que cuando están llenas.

Asimismo, en caso de que el expedidor requiera de los servicios de otros participantes tales como cargador, embalador o cargador de cisternas (llenador), debe tomar las medidas apropiadas para que se garantice que el envío responde a las disposiciones del ADR. Por lo que se refiere a las operaciones auxiliares, el expedidor debe indicar al cargador de cisternas, haciéndolo constar en la carta de porte o bien en un documento anexo, el grado de llenado que corresponda a cada materia y recipiente, de conformidad con el ADR (art. 32, RD 551/2006). Esta prescripción es sumamente importante en *pos* a evitar accidentes graves puesto que el sobrellenado de las cisternas, según se analizará en un siguiente apartado, es uno de los riesgos más peligrosos en la actividad objeto de la presente investigación. En este mismo sentido, el expedidor tiene la obligación de proporcionar al cargador-descargador de cisternas las instrucciones específicas para que las operaciones de carga y descarga se lleven a cabo con la máxima diligencia y bajo unos parámetros básicos de seguridad y salud para los sujetos involucrados en las mismas. Estas instrucciones, en virtud del artículo 33 del Real Decreto 551/2006, se ajustarán como mínimo, a los requerimientos establecidos en el mismo y en el ADR.

En suma, es de significar todas estas prescripciones puesto que resultan fundamentales para un correcto conocimiento por parte del conductor (sea asalariado o autónomo) de las mercancías peligrosas ha transportar y, de este modo, actuar convenientemente para evitar la aparición de riesgos durante el transporte y la carga o descarga de las mismas en su caso. Por el contrario, según señala el ADR (1.4.2.2.4) si el expedidor no pone de manifiesto al transportista el carácter peligroso de estas materias, la Administración, razonablemente para evitar una catástrofe en caso de accidentes durante el transporte –dado el desconocimiento de la mercancía a transportar por parte del transportista y, por extensión, del conductor–, permitirá a la empresa de



transporte que descargue las mercancías, las destruya o las convierta en inofensivas.

El legislador nacional, haciéndose eco de este contenido aunque con el concepto utilizado de cargador, impone en el artículo 24 de la LCTTM la obligación por un lado del cargador de especificar al porteador la naturaleza exacta del peligro que representa y las precauciones a tomar y, por otro, el derecho del porteador que no haya sido informado de estos extremos, de no encontrarse obligado a continuar el transporte y a hacer lo que estime conveniente con las mercancías peligrosas: descargarlas, depositarlas o neutralizar su peligro, devolverlas a su origen o adoptar cualquier otra medida que resulte razonable en atención a las circunstancias del caso. De igual forma, pero en este caso utilizando el mismo término de expedidor señalado en el ADR, el Real Decreto 551/2006 –en concreto, su art. 25– recoge la exigencia del expedidor o, por delegación expresa de éste, el cargador, de entregar al conductor la carta de porte, así como las instrucciones escritas para el conductor antes de iniciarse el transporte, sin perjuicio de otro tipo de documentos complementarios que procedan. Estas informaciones contenidas en las instrucciones escritas han de ser comunicadas al transportista con antelación suficiente de modo que éste pueda adoptar todas las medidas necesarias para así poder transmitir esta información a sus empleados afectados (conductores) y garantizar que estén en condiciones de llevarlas a cabo correctamente. Simultáneamente, les proporcionará a los conductores y a los ayudantes en caso de que tengan que participar en la operación de transporte, los equipos necesarios y velará para que el conductor los lleve a bordo del vehículo. No solamente tiene la obligación el transportista de informar a sus empleados a este respecto, sino que también el legislador nacional exige a los conductores que lean detenidamente estas instrucciones escritas y que se instruyan de las particularidades de la materia que van a transportar, incluso recabando la información que considere necesaria del expedidor, cargador o intermediario y comprobando que efectivamente dispone de la carta de porte y de estas instrucciones a bordo de la unidad de transporte al iniciar el viaje. Sin duda, como máximos sujetos implicados en la actividad y, por tanto, más cercanos a los riesgos son ellos (los conductores) los que deben ser conscientes de la peculiaridad de su actividad y de los riesgos que pueden tener en caso de que no actúen consecuentemente como un buen profesional.

Al margen de esta información indispensable para el transportista quien, obviamente dará traslado a su conductor dependiente, el expedidor también le compete proporcionarle toda aquella información necesaria para la elección del vehículo al contratar el transporte, siendo responsabilidad del transportista, que dicho material móvil reúna las condiciones establecidas en la normativa vigente en función de la mercancía transportada (art. 24, RD 551/2006). Así, dependiendo de la mercancía, el vehículo puede tratarse de una cisterna. Ello implica que el conductor previo al inicio del transporte debe disponer de la formación adecuada y haya obtenido el certificado o carnet ADR que le acredita conocimientos respecto al transporte en cisternas de mercancías peligrosas. En caso de que así no sea, obviamente la probabilidad de que aparezcan riesgos de accidentes será mayor.

Se ha mencionado la información que debe obtener el transportista, sin embargo también tiene cabida los intermediarios que puedan participar en el contrato de transporte, así estos, deberán recabar del expedidor la documentación obligatoria, que a continuación transmitirán al transportista juntamente con la carta de porte que suscriban.

Dicha información escrita de la que dispone el conductor así como su ayudante en caso de tenerlo, resultan fundamentales para actuar ante una situación de accidente. En efecto, con arreglo al artículo 20 del Real Decreto 551/2006, en caso de producirse una avería o un accidente y el conductor no pueda continuar su marcha, éste o su ayudante deberán tomar inmediatamente las medidas que se determinen en las instrucciones escritas para el conductor, facilitadas por el expedidor, y adoptará aquellas otras que figuran en la legislación vigente que, como veremos en el plan de actuación ante estos accidentes, consisten en informar telefónicamente a Protección Civil así como a la empresa o propietario de la mercancía peligrosa.

Como se ha pretendido explicar en este estudio, no cabe la opción de realizar un trato diferenciado al conductor asalariado de la empresa transportista del conductor que actúa por cuenta propia por medio de su propio vehículo. De tal modo que todas estas obligaciones que se imponen al expedidor o, en su caso, al cargador se trasladan por igual al transportista que dispone de la autorización para ejercer el transporte público de mercancías por carretera y que, a la par, actúa profesionalmente como conductor o bien, el transportista autónomo que dispone de trabajadores asalariados y actúa como empresario individual. Sin embargo, no cabe duda que estos autónomos que participan activamente en el sector se encuentran desprotegidos si atenemos a la norma preventiva cristalizada en la LPRL. Efectivamente, de lo analizado con anterioridad se pueden trasladar diversos preceptos contenidos en la norma específica relativa al transporte de mercancías peligrosas a la LPRL y que solamente favorecen a los conductores que actúan profesionalmente en la actividad al abrigo de un contrato de trabajo. Así, el deber de información (art. 18), el de formación (art. 19) y el de los equipos de trabajo y medios de protección (art. 17) que se le impone al empresario para sus trabajadores asalariados tienen reflejo respectivamente, en las instrucciones escritas que previamente el expedidor le ha transmitido, la formación *ad hoc* del conductor en atención al vehículo a utilizar y a la mercancía transportada y a la dispensación de los equipos de protección individual los cuales, el empleador debe velar que el conductor con anterioridad a la actividad los lleve en la cabina del vehículo.

Pese a ello, el cumplimiento de todas estas exigencias que el ADR y el Real Decreto 551/2006 impone por parte del empresario transportista no le exime de cumplir con el contenido de la LPRL. Bien es cierto que son preceptos direccionables a la materia preventiva puesto que su cumplimiento en mayor o menor medida mejorara la protección de la seguridad y salud en el trabajo. Sin embargo, ello es así por el carácter transversal de la prevención de riesgos laborales, la cual cosa significa que con independencia de cumplir –como es su deber– con la normativa específica, debe hacerlo también con la LPRL en la medida en que dispone con trabajadores a su cargo para llevar su cometido.

En definitiva, una correcta carga por parte de la empresa cargadora así como el incumplimiento del expedidor en torno a la exigencia de información al transportista por la cual, el conductor bien sea asalariado o autónomo esté en posesión de la información relativa a la mercancía peligrosa a transportar (número reglamentario, número de identificación ONU, etiquetas de peligro, cantidad de la mercancía, grado de llenado, datos complementarios sobre el producto como temperatura, presión, estado físico, equipos de protección personal como la ropa de protección necesaria para que el conductor pueda estar autorizado en la planta cargadora, instrucciones escritas, etc.) supone que el transporte se encuentre en teoría en unas perfectas condiciones para realizarse no obstante, pese a que se cumpla todo el contenido siempre pueden existir circunstancias ajenas o incluso propias del conductor que pueden provocar accidentes o incidentes. No obstante, no hay duda de cara a la prevención de riesgos laborales la relevancia que tiene el hecho de que el conductor sea consciente de la mercancía que va a transportar o manejar y de los posibles riesgos a los que se puede enfrentar en supuesto de producirse un accidente o algún tipo de reacción peligrosa de la mercancía en cuestión durante el transporte o, en su caso, durante las operaciones de carga y descarga. Por tanto, es una obligación básica para la adopción *a priori* por parte del conductor y, en su caso, de sus ayudantes, de todas aquellas medidas preventivas que converjan durante la actividad principal y las operaciones anexas al mismo, máxime cuando el peligro de que se produzcan accidentes y daños es tan evidente.

De no ser así y el cargador y expedidor no cumplan con las obligaciones mencionadas en el marco de seguridad de la actividad impuesto en el ADR, incurrirán en las debidas responsabilidades merced a las infracciones señaladas en la LOTT. Así, teniendo en cuenta de antemano la falta de unificación conceptual de la norma nacional con el ADR en la que la figura del expedidor es quien entrega/carga las mercancías peligrosas y el cargador es quien contrata o solicita la realización del transporte y frente al cual el porteador o transportista se obliga a efectuarlo, la LOTT entre las distintas infracciones que señala en nuestro objeto de investigación, entre otras, señala como muy graves (art. 140.25) correspondiendo al cargador o expedidor, en su caso, su responsabilidad: Incumplir las prohibiciones de cargamento en común en un mismo vehículo; Incumplir las limitaciones de las cantidades a transportar; Utilizar envases o embalajes no homologados, gravemente deteriorados, que presenten fugas o que carezcan de alguno de los requisitos técnicos exigidos; Incumplir las normas de embalaje en común en un mismo bulto; Incumplir las normas sobre el grado de llenado; Indicar inadecuadamente en los documentos de transporte o acompañamiento la mercancía peligrosa transportada o bien; Entregar al transportista instrucciones escritas para casos de accidentes inadecuadas en relación con la materia que se transporta, así como la falta de certificación del expedidor sobre el cumplimiento de la normativa vigente en el transporte. Infracciones todas ellas que traen consigo la imposición de una sanción económica con una multa de 4.601 a 6.000 euros a sufragar bien el cargador o el expedidor, en su caso.

#### **7.4. Destinatario o consignatario. Descargador de mercancías peligrosas.**

La cumbre de la participación activa de todos los sujetos analizados hasta ahora (transportista, cargador y expedidor) siguiendo los cauces y parámetros legales y preventivos no es otra que hacer llegar la mercancía peligrosa a la parte destinataria o consignataria<sup>197</sup> que aparece como tal –en caso de haberse formalizado– en el marco de los términos del contrato de transporte terrestre.

Si atenemos a las normas mercantiles (art. 4.3, LCTTM y anexo 1.6, CGC) el destinatario es la persona a quien el porteador ha de entregar las mercancías en el lugar de destino, pudiéndose según cada supuesto el destinatario de las mercancías el propio cargador o una persona distinta. En caso de que sea el cargador se entiende que estas mercancías peligrosas son de su propiedad, en cuyo caso, su personal tendrá que estar formado tanto para realizar las operaciones de carga al inicio de la operación de transporte como al final de la misma en los centros o instalaciones destinadas al efecto.

Incluso puede darse el caso que sean varias las personas destinatarias de las mercancías peligrosas. Esta multiplicidad de trayectos, de ser el mismo conductor quien deba realizarlos, sin duda implica una exposición más aguda a los riesgos a los que se puede encontrar durante la carretera debido a un mayor tiempo en la carretera y un mayor uso de distintos itinerarios. No obstante, la aparición de estos posibles riesgos puede aminorarse por medio del cumplimiento estricto de las normas relativas al tiempo de trabajo y a la circulación en la carretera por los itinerarios conformados a nivel nacional y de Comunidades Autónomas en caso de Cataluña y País Vasco para esta clase de vehículos ADR: Red de Itinerarios de Mercancías Peligrosas<sup>198</sup>.

En términos mercantiles, el destinatario o consignatario disfruta como principal derecho, al ser persona legitimada, de exigir la entrega de la mercancía cuando llega a su destino y que ésta se encuentre en perfectas condiciones. En caso de que se haya pactado el pago del precio de transporte a «*portes debidos*» el destinatario asumirá esta obligación al aceptar las mercancías peligrosas (art. 37, LCTTM).

---

<sup>197</sup> Es un sinónimo de destinatario, al igual que depositario o acreedor. La palabra consignataria es más habitual verla en el transporte marítimo con sus específicas funciones. Por ello debe asumirse este hecho ante posibles confusiones. De cualquier forma, el destinatario es la figura a la que el conductor le hace llegar las mercancías peligrosas a los centros habilitados por la misma.

<sup>198</sup> Esta Red aparece publicada año tras año mediante Resolución de la Dirección General de Tráfico. Para el año 2012: Resolución de 24 de enero 2012 a través de la cual, se establecen medidas especiales de regulación del tráfico (BOE 4 febrero 2012), viniendo recogida la RIMP en su anexo III. Al igual que a nivel nacional, particularmente, por tener transferidas las competencias en esta materia, las CCAA del País Vasco (Resolución de 15 de diciembre de 2011, de la Dirección de Tráfico, del Departamento de Interior, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2012 en la Comunidad Autónoma del País Vasco. BOE 24 de diciembre de 2011. Anexo V, RIMP) y Cataluña (INT/2927/2011, de 15 de diciembre, por la que se establecen las restricciones a la circulación durante el año 2012. *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya*, 22 de diciembre 2011. Anexo C: Itinerarios para la circulación de mercancías peligrosas) también establecen sus propias restricciones a la circulación de vehículos de mercancías peligrosas

Asimismo, el destinatario, a diferencia del porteador, solamente interviene en la última fase de la ejecución del contrato de transporte, a estos efectos es el acreedor del transporte pero en la etapa ejecutiva del mismo, es decir cuando ya dispone la carga peligrosa tangible, y se trata de una tercera figura que asume diversos derechos y obligaciones<sup>199</sup>.

El ADR identifica a esta figura que participa en la operación de transporte –que como tal aparece en el contrato de transporte–, añadiendo que si el destinatario designa a un tercero según las disposiciones aplicables al contrato de transporte, éste último está considerado como el destinatario en el sentido del ADR. En cambio, si el transporte se efectúa sin contrato de transporte, la empresa que se hace cargo de las mercancías peligrosas a la llegada debe ser considerada como el destinatario. Desde esta misma perspectiva y relativa a la identidad del destinatario o consignatario, cabe precisar que ésta puede venir establecida desde un primer momento (supuestos de carta de porte expedida de forma nominativa) o no, siendo en éste último caso (cuando la carta de porte se hubiere expedido a la orden o al portador) determinada en el momento de la entrega de las mercancías transportadas<sup>200</sup>. Además, a modo de identificación, el destinatario (nombre y dirección) debe figurar tanto en la carta de porte como en los bultos; de forma legible y duradera en la superficie externa del embalaje.

De esta forma, toda vez identificada a la empresa que se hace cargo de estas mercancías peligrosas, empiezan a surtir las obligaciones de seguridad y salud, que en términos de prevención de riesgos laborales, se trasladan a favor de los operarios de almacén encargados de realizar las operaciones de descarga o desestiba de mercancías del vehículo llegado al centro o instalación de la empresa destinataria; esta empresa suele ser la encargada de realizar las operaciones de descarga coincidiendo en estos casos el destinatario con el descargador. En efecto, haciendo remisión por un lado, a las CGC (anexo 6.8): *«La descarga del vehículo será por cuenta del destinatario, salvo que el porteador hubiese asumido expresamente realizar dicha operación antes de la efectiva presentación del vehículo en destino a la finalización del viaje»*. De cualquier forma, las tareas concernientes a la manipulación del vehículo para su descarga, se equiparan en el supuesto de la carga, por lo que el porteador (autónomo mismo conductor o su conductor dependiente) es el encargado de realizar las operaciones en el vehículo o sus elementos para su descarga (desmontaje, desentolado, etc.) aunque en atención a su deber de cooperación que establece la LPRL, el destinatario deberá poner a su disposición los medios personales o materiales necesarios para ayudarle a ejecutar dichas operaciones.

---

<sup>199</sup> Aún a pesar de no haber intervenido en la conclusión del contrato de transporte terrestre, merced a la disposición normativa contenida en el Código Civil art. 1257.2, del tenor que sigue: *« (...) si el contrato contuviera alguna estipulación en favor de un tercero, éste podrá exigir su cumplimiento, siempre que hubiese hecho saber su aceptación al obligado antes de que haya sido aquella revocada»*.

<sup>200</sup> CONCEPCIÓN RODRÍGUEZ, J., *“El Contrato de Transporte”*, Manuales de Formación Continua, núm. 21, Consejo General del Poder Judicial, Madrid, 2003, pág. 309.

Por otro lado y, del mismo tenor se manifiesta la LOTT (art. 22) en el sentido de que en general siempre que no se señale lo contrario, en los servicios de transporte de mercancías por carretera de carga completa, las operaciones de descarga o desestiba serán llevadas por el consignatario, siendo éste el responsable de los daños ocasionados como consecuencia de las deficiencias que se produzcan en estas operaciones que les corresponda realizar. Simultáneamente con arreglo al mismo artículo, –al igual que la LOTT prevé para el cargador o remitente–, el destinatario como descargador de estas mercancías peligrosas, está sujeto a un límite de tiempo para llevar a cabo estas tareas de descarga o desestiba. Así, esta empresa al margen de cumplir como toda instalación productiva con las disposiciones que en virtud de la LPRL se establece en términos de prevención de riesgos de los lugares de trabajo (RD 486/1997, de 14 de abril), debe tener prevista la organización pertinente y contar con los medios necesarios en función del número de envíos que reciba y sus características, para que, salvo en supuestos en que medie fuerza mayor, caso fortuito o causa imputable al porteador o transportista, las operaciones de desestiba y descarga de dichos vehículos no requieran de un plazo superior a dos horas<sup>201</sup>, contadas desde su presentación en los términos requeridos por el contrato para ser descargados. No obstante, ello no debe suponer un perjuicio a los trabajadores de estas tareas dado que un tiempo límite para estas operaciones pueden provocar prisas y negligencias en las maneras de proceder con la consecuente aparición de posibles accidentes o incidentes en estas instalaciones de la empresa destinataria.

Específicamente, a propósito del destinatario, el ADR en su tarea de realizar el marco de seguridad de los participantes en la actividad y en la obligación de tomar las medidas adecuadas según la naturaleza y la amplitud de los peligros previsibles, para evitar daños y, cuando proceda, minimizar sus efectos. Señala (1.4.2.3) las disposiciones que conciernan al destinatario. Así, en este sentido, tiene la obligación de no rehusar, sin un motivo imperativo, la aceptación de la mercancía, y de verificar después de la descarga, que las disposiciones que le afectan del ADR se respeten. Por otra parte, en caso de un contenedor, si en estas verificaciones se detecta una infracción de las disposiciones del ADR, el destinatario no podrá devolver el contenedor al transportista hasta después de su adecuación a las normas. Si el destinatario solicita los servicios de otros participantes (descargador, limpiador, estación de descontaminación, etc.), deberá tomar las medidas apropiadas para asegurar que las disposiciones anteriores del ADR sean respetadas.

---

<sup>201</sup> Equitativamente al cargador, las CGC (anexo 6.10) establecen la misma previsión a este respecto para el destinatario en torno al plazo para realizar la descarga. Por consiguiente, cuando corresponda al destinatario efectuar la descarga del envío, dispondrá para ello de dicho plazo de dos horas, contadas desde la llegada del vehículo al lugar en que deba ser descargado, salvo que las partes hubieran pactado la entrega del envío al destinatario a una hora determinada, en cuyo caso se contarán a partir de aquélla aunque el vehículo hubiese llegado con anterioridad. En ausencia de precisión por parte del cargador sobre los horarios de descarga existentes en el lugar en que ésta deba realizarse, cuando los plazos citados no hubieran transcurrido completamente a las dieciocho horas, o a la hora de cierre del correspondiente establecimiento si ésta es posterior, su cómputo quedará suspendido hasta las ocho horas, o hasta la hora de apertura de dicho establecimiento si ésta es anterior, del primer día laborable siguiente. Cuando el destinatario incumpla el plazo anteriormente señalado el porteador podrá exigir al cargador una indemnización en concepto de paralización del vehículo

Según la práctica común en la actividad, estas empresas destinatarias suelen ser las que realizan la propia descarga una vez reciben las mercancías peligrosas en sus instalaciones dependientes. De tal forma que, al margen de cumplir sus obligaciones como destinatario, también deberá cumplir en este caso con las exigencias que para ello establece el ADR en virtud de la figura de descargador. No obstante, antes de analizar el modo de proceder del descargador, ha de advertirse la diferencia terminológica del descargador que establece el ADR con la señalada en el Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo. En efecto, el ADR se refiere al descargador como toda empresa que retira un contenedor, un contenedor para granel un CGEM, un contenedor cisterna o una cisterna portátil de un vehículo o retira un contenedor, un contenedor para granel o bien; descarga las mercancías peligrosas embaladas, los pequeños contenedores o las cisternas portátiles de un vehículo o de un contenedor o por último; descarga las mercancías peligrosas de una cisterna o de un vehículo batería, de una MEMU –unidad móvil de fabricación de explosivos– o de un CGEM o de un vehículo, de un gran contenedor o de un pequeño contenedor para el transporte a granel o de un contenedor para granel mientras que, por su parte, el RD 551/2006, de 5 de mayo define al descargador al igual que lo hace para las operaciones de carga para el cargador, como *la persona física o jurídica bajo cuya responsabilidad se realizan las operaciones de (...) descarga de la mercancía, de acuerdo con las normas establecidas en el artículo 22 de la LOTT»* [art. 2 f)]. A estos efectos, la diferencia es destacable puesto que el ADR entiende al descargador como la empresa que descarga mientras que el Real Decreto 551/2006 como la persona responsable de realizar esta descarga, no obstante, esta diferencia solo la es en términos de conceptos puesto que las prescripciones que señala el ADR para el descargador se trasladan equitativamente para el descargador que define el legislador nacional. Por tanto, si atenemos al ADR (1.4.3.7) esta empresa debe seguir las siguientes prescripciones de seguridad:

- a. Cerciorarse de que las mercancías que están descargando son las correctas, comparando la información del documento de transporte, con la información sobre el bulto, el contenedor, la cisterna, la MEMU, el CGEM o el vehículo;
- b. Verificar antes y durante la descarga, si los envases/embalajes, la cisterna, el vehículo o el contenedor se han dañado hasta un punto tal que podría poner en peligro las operaciones de descarga. Si este es el caso, asegurarse de que la descarga no se realiza hasta que se hayan tomado las medidas adecuadas;
- c. Cumplir con todos los requisitos aplicables a la descarga;
- d. Inmediatamente después de la descarga de la cisterna, vehículo o contenedor:
  - i) Retirar todos los restos peligrosos que podrían adherirse al exterior de la cisterna, vehículo o contenedor durante la descarga y;

- ii) Asegurar el cierre de las válvulas y aberturas de inspección.
- e. Asegurar que la limpieza y la descontaminación prescritas de vehículos o contenedores se lleva a cabo y;
- f. Asegurar que los contenedores una vez completamente descargados, limpiados, descontaminados, no sigan llevando las señalizaciones de peligro prescritas en el ADR.

En torno a la figura del descargador, al margen de todas estas prescripciones, debe señalarse también la posible participación en estas tareas de descarga de otras figuras que actúan conjuntamente con la empresa descargadora. Estos son, entre otros: el limpiador o la estación de descontaminación que en caso, de que el cargador solicite los servicios de estos participantes, deberá tomar las medidas apropiadas para asegurar que las disposiciones justamente mencionadas se han cumplido.

Recapitulando, es de significar este conjunto de actuaciones y el modo de proceder del destinatario y, por extensión del descargador, dado que ajustándose a estas disposiciones, redundará en garantizar un marco de seguridad y salud para los participantes en esta actividad de descarga. Como es lógico estas empresas para acometer estas operaciones, deberá contar con un personal formado y especializado en las mismas, así al margen de formarles en atención a estas actividades señaladas según el ADR, también deberán formarles en virtud de la LPRL –siempre que estén en una relación laboral– simultáneamente, en torno a la prevención de riesgos laborales de la empresa en general así como de su puesto de trabajo en concreto.

### **7.5. El conductor del vehículo acondicionado. Sujeto que materializa el transporte de mercancías peligrosas por carretera.**

Desde una perspectiva preventiva, junto al personal responsable de llevar a cabo las operaciones de carga y descarga, no cabe duda que la categoría profesional de conductor a bordo del vehículo capta toda la atención de la investigación al ser la figura directamente involucrada de la actividad. Su actividad está sujeta a unos riesgos laborales más que evidentes derivados del transporte por carretera de una carga tan peligrosa. Razonablemente, el legislador nacional a todo conductor (asalariado o autónomo) le exige la previa obtención del Certificado de Aptitud Profesional (CAP) y, en nuestro caso, con el añadido de la exigencia de un certificado específico en el marco de lo que establece el ADR para poder transportar mercancías peligrosas. Con estos requisitos, se consigue la participación –en una actividad considerada como especial por sus propias características– de unos conductores con unos mínimos de conocimientos y aptitudes adquiridas tras la formación<sup>202</sup> específica para el transporte de estas mercancías.

---

<sup>202</sup> La preceptiva obtención del CAP y del carnet ADR serán ampliados *a posteriori*. Pese a su posterior análisis, conviene precisar de modo somero que, efectivamente, la actividad profesional del conductor de vehículo que transporta mercancías peligrosas queda supeditada a la obtención de una autorización especial que, tras el cumplimiento de unos requisitos



Como se ha pretendido abordar anteriormente, con independencia de su actuación en la actividad ha de tratarse preventivamente de manera conjunta a todo aquel conductor que transporta mercancías peligrosas por carretera sin importar que sea un conductor autónomo que actúa con su propio vehículo y realiza servicios de transporte de mercancías peligrosas para otras empresas o conductor asalariado que trabaja bajo la dependencia y directrices de una empresa de transporte ya que, naturalmente los riesgos a los que se enfrentan son los mismos. Esta apreciación desde la seguridad y salud física del conductor global está clara, no obstante, ha de recalcar el matiz consistente en el ámbito de actuación de la LPRL al encontrarse limitado solamente a los trabajadores que disfrutan de un contrato de trabajo para la empresa para la que realizan el transporte de mercancías peligrosas. Precisamente por esta razón, con carácter reflexivo, el legislador debe tener en cuenta el peso importante que tienen los conductores autónomos en el sector y tratarlos por igual ya que, pese que a ojos de la LPRL se encuentren desamparados, están expuestos a unos peligros importantes. Desde esta misma perspectiva, tampoco ayuda la publicación del reciente II Acuerdo General para las Empresas de Transporte de Mercancías por Carretera<sup>203</sup> cuyo contenido se aplica exclusivamente a los conductores vinculados con un contrato laboral<sup>204</sup>, no obstante como se analizará ciertos cometidos desde el punto de vista preventivo (mantenimiento y comprobaciones a realizar en el vehículo) son totalmente equiparables y trasladables a los conductores autónomos.

Este II Acuerdo General, de carácter estatutario que obliga al conjunto de las empresas incluidas en su ámbito de aplicación<sup>205</sup> en torno a las distintas categorías profesionales realiza una diferenciación de conductores incluidos en el denominado “*personal de movimiento*”<sup>206</sup> entre conductor mecánico<sup>207</sup> y

---

marcados a nivel nacional –siguiendo la línea del ADR– por el Reglamento General de Conductores de 2009 (RD 818/2009, de 8 de mayo. BOE 8 junio 2009).

<sup>203</sup> Resolución de 13 de marzo de 2012, de la Dirección General de Empleo, por la que se registra y publica el II Acuerdo general para las empresas de transporte de mercancías por carretera. BOE 29 marzo 2012.

<sup>204</sup> Sin realizar un análisis profundo, con arreglo al ET, los contratos pueden concertarse en función de su duración: por tiempo indefinido o por tiempo determinado y, en función de la duración de la jornada: a tiempo completo o a tiempo parcial. De forma que de entre las distintas modalidades de contrato laboral, bien es cierto que una empresa de transporte puede acogerse a cualquier modalidad legal para contratar a conductores con el fin de transportar mercancías peligrosas en atención a su volumen de negocio y necesidades de servicio, no obstante debido a la importancia y responsabilidad de la carga, lo común es que se establezca una relación de confianza mutua entre el conductor y su empresario por lo que de inicio estos contratos son indefinidos. De esta forma se manifiesta el estudio realizado por la Fundación Mapfre “*Seguridad y Salud para Conductores de mercancías*” (marzo 2011) en el que tras establecer unos criterios finaliza afirmando en torno al perfil medio del conductor de mercancías en España, éste disfruta de un contrato indefinido (79,12%), pág. 33.

<sup>205</sup> Merced a su art. tercero (ámbito funcional) este Acuerdo General es de aplicación a las empresas que, al amparo de los correspondientes títulos habilitantes de Transportista o de Operador de Transporte regulados por la LOTT, realicen actividades de transporte público de mercancías por carretera en vehículos automóviles que circulen sin camino de rodadura fijo y sin medios fijos de captación de energía y/o las denominadas auxiliares y complementarias del transporte de mercancías. Destaca por tanto este Acuerdo y sus disposiciones ya que son de obligada observancia para todas las empresas y trabajadores incluidos en su ámbito funcional.

<sup>206</sup> Grupo en el cual pertenecen todos los empleados que se dedican al movimiento, clasificación y arrastre de mercancías en las instalaciones de la empresa o fuera de las mismas, incluido el mantenimiento de los vehículos, clasificándose en las siguientes categorías

conductor<sup>208</sup> según tenga conocimientos mecánicos o no, exigiendo en cada una de ambas categorías profesionales, la necesidad de tener previamente la formación requerida cuando se trate de mercancías peligrosas. Específicamente, a título meramente indicativo, aparte de las obligaciones generales indicadas a pie de página, éste II Acuerdo General específicamente recoge un conjunto de obligaciones específicas para ambos conductores cuando conduzcan vehículos cisterna. De tal forma que, respecto de su propio vehículo, deberán realizar los siguientes cometidos:

- a. Inspeccionar el estado, limpieza y conservación de las cisternas y sus accesorios, como tuberías, bocas de carga y descarga, válvulas, manómetros de presión, elevadores, calefactores, bombas de descarga y similares;
- b. Empalmar y desempalmar mangueras de carga y descarga, abrir y cerrar válvulas, controlar el llenado y vaciado, incluso subiendo a lo alto de las cisternas si ello fuese necesario; y realizar la purga de los depósitos de las cisternas antes de proceder a su descarga, con el fin de evitar la contaminación de los productos en los tanques de los clientes;

---

profesionales. Al margen de la clasificación profesional que realiza en torno a los conductores, en este mismo grupo como se ampliará, también se incluyen las distintas categorías de trabajadores que realizan sus actividades de carga y descarga.

<sup>207</sup> Como el empleado que, estando en posesión del permiso de conducción de la clase «C+E», se contrata con la obligación de conducir cualquier vehículo de la empresa, con remolque, semirremolque o sin ellos, a tenor de las necesidades de ésta, ayudando si se le indica a las reparaciones del mismo, siendo el responsable del vehículo y de la carga durante el servicio, estando obligado a cumplimentar, cuando proceda, la documentación del vehículo y la del transporte realizado y a dirigir, si se le exigiere, la carga de la mercancía. Le corresponde realizar las labores necesarias para el correcto funcionamiento, conservación y acondicionamiento del vehículo, así como las que resulten precisas para la protección y manipulación de la mercancía. Habrá de comunicar de inmediato al responsable del taller, o persona que al efecto la empresa señale, cualquier anomalía que detecte en el vehículo. Deberá cubrir los recorridos por los itinerarios que se fijen o, de no estar fijados, por los que sean más favorables para la correcta cumplimentación del servicio. Quedarán automáticamente clasificados en esta categoría profesional, aunque carezcan de permiso de conducir de la clase «C+E», los conductores que conduzcan para una misma empresa durante más de 6 meses, continuos o alternos, alguno de los siguientes vehículos: vehículos cisterna, vehículos frigoríficos, camiones porta-vehículos, vehículos para transporte de áridos o provistos de grúa o bien, vehículos de empresas de mudanzas y guardamuebles.

<sup>208</sup> Es el empleado que, aun estando en posesión del carné de conducir de la clase «C+E», se contrata únicamente para conducir vehículos que requieran carné de clase inferior, sin necesidad de conocimientos mecánicos y con la obligación de dirigir, si así se le ordena, el acondicionamiento de la carga, participando activamente en ésta y en la descarga, sin exceder con ello de la jornada ordinaria; es el responsable del vehículo y de la mercancía durante el viaje, debiendo cumplimentar, cuando proceda, la documentación del vehículo y la del transporte realizado; le corresponde realizar las labores complementarias necesarias para el correcto funcionamiento, conservación y acondicionamiento del vehículo, así como las que resulten precisas para la protección y manipulación de la mercancía. Habrá de comunicar de inmediato al responsable del taller, o persona que al efecto la empresa señale, cualquier anomalía que detecte en el vehículo. Deberá cubrir los recorridos por los itinerarios que se fijen o, de no estar fijados, por los que sean más favorables para la correcta cumplimentación del servicio.

- c. Controlar las presiones y despresurizar utilizando las caretas y demás elementos de seguridad que se le faciliten;
- d. Si las cisternas son de gases habrá de controlar presiones y comprobar, una vez efectuada la operación de carga y/o descarga, la estanqueidad de la valvulería de la cisterna, así como si la cantidad cargada se corresponde con los pesos máximos autorizados.

Pese al ámbito de actuación del II Acuerdo General que va destinado a las empresas de transporte y a sus empleados incluidos en una relación laboral, sobre éstas últimas tareas competentes para los conductores, conviene precisar que son totalmente trasladables a los conductores autónomos alejados de una relación laboral ya que, son cometidos respecto a su propio vehículo y, por tanto, comunes a las que puedan realizar los trabajadores por cuenta ajena o asalariados respecto de la titularidad de su propio vehículo. Pese a esta distinción del ámbito subjetivo de la LPRL y del II Acuerdo General, el posterior análisis de los deberes y obligaciones de los usuarios de la actividad (cargadores, expedidores, o descargadores) que repercutan en el trabajador, éstos han de tomarse en su máximo sentido dado que las normas específicas relativas al transporte de mercancías peligrosas (ADR y RD 551/2006), cuando se refieren a transportista como empresa, lo está haciendo en general y, por tanto, también se incluye al transportista individual o autopatrón que realiza servicios de transporte con su propio vehículo siendo en éste caso, transportista y conductor o bien, el empresario autónomo que contrata a otros conductores; cualesquiera de ambos supuestos, las connotaciones y ámbito de aplicación para los conductores por cuenta ajena son idénticas para los conductores por cuenta propia.

Entre los derechos de carácter mercantil que disfruta el porteador o transportista y que afectan directamente al propio conductor en términos de su seguridad y salud, destaca sobremanera el relativo a la interrupción del transporte cuando el cargador no le haya informado de la peligrosidad de las mercancías peligrosas, puesto que recae sobre el cargador la obligación de especificar al porteador tanto la naturaleza exacta del peligro que representan como las precauciones a tomar (art. 24, LCTTM). Esta especificación se hace efectiva simplemente identificándola en la carta de porte, en caso de consignarse. Así, tal y como señala la presente norma, el porteador en estos casos no tiene la obligación de continuar el transporte y se le permite descargar, depositar o neutralizar el peligro que puedan tener las mercancías, así como devolverlas a su origen o adoptar cualquier otra medida que estime oportuna en atención a las circunstancias del caso. Por esta razón, el conductor que repare que está transportando mercancías consideradas como peligrosas debe comunicarlo al responsable de su empresa (porteador) para pedir instrucciones. Su formación específica le debe permitir tomar las medidas idóneas para proteger en la carretera el medio ambiente y a las personas así como las mercancías ya que tiene una obligación de resultado: debe entregar las mercancías al destinatario en perfecto estado. Por consiguiente, este hecho incide sensiblemente en la protección de su seguridad y salud al suponer una mayor exposición a los riesgos por tener que depositar o devolver estas mercancías a su origen; al conductor le supone un trabajo extra al propuesto

inicialmente –de haberse hecho así– en el contrato entre las partes. En suma, se encuentra un mayor tiempo conduciendo unas mercancías de cuyas características y naturaleza desconoce de forma que, al margen de la carga mental y la alta responsabilidad que pueda tener en estos momentos, tendrá que actuar diligentemente en atención a los riesgos que se encuentran o entienda que puedan llegar a ocurrir y, lo que es más importante, la empresa transportista debe anticiparse a esta posibilidad y valorar los riesgos a los que el conductor pueda estar sobreexposto. Fuera de la repercusión preventiva, esta circunstancia también resalta en términos de las relaciones laborales entre la empresa transportista y el conductor que trabaja para ella dado que puede que no esté predispuesta en la formulación de su contrato. De tal forma que, según señala la norma en casos de este incumplimiento por el cargador, éste a favor del porteador deberá asumir los gastos y daños (que pueden ser tanto materiales como personales) derivados de tales operaciones por lo que éste último puede hacer frente a una posible indemnización o salario extra al conductor a partir de esta partida económica obtenida por el cargador.

Durante el transporte, el conductor profesional asume la obligación de conducir a destino las mercancías peligrosas para su entrega al destinatario; de no establecerse lo contrario, el conductor debe conducir estas mercancías por la ruta más adecuada en atención a las circunstancias de la operación y a las características de las mercancías. A propósito de estas rutas, el transporte de este tipo de mercancías, –como se detallará de modo pormenorizado– debe ajustarse a las restricciones en la carretera que para ello se establecen debido a su peligrosidad para la población y el medio ambiente. No cabe duda que la circulación por estos itinerarios específicos puede evitar catástrofes derivados de un accidente debido a la prohibición de circular por ejemplo por núcleos urbanos, sin embargo los accidentes de tráfico siempre están presentes por lo que es necesario actuar inmediatamente en supuestos en que se vean involucrados vehículos de estas características. Brevemente, en línea a estos sucesos, según se ampliará en la presente investigación, en caso de sufrir un accidente, la Directriz Básica de Planificación de Protección Civil aprobada por el Real Decreto 387/1996 de 1 de marzo<sup>209</sup>, ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril, el conductor debe ser capaz de actuar consecuentemente en estas situaciones. En efecto, debe transmitir de manera inmediata información acerca del mismo a la empresa de transporte de la que dependa como a la autoridad pertinente. Información que ayuda al posterior control de la situación que estriba en torno a los siguientes datos: a) localización del suceso; b) estado del vehículo o convoy ferroviario implicado y características del suceso; c) datos sobre las mercancías peligrosas transportadas y; d) condiciones meteorológicas y otras circunstancias que se consideren de interés para valorar los posibles efectos del suceso sobre la seguridad de las personas, los bienes o el medio ambiente y las posibilidades de intervención preventiva.

De cualquier forma, al margen de la autorización especial<sup>210</sup> para transportar esta clase de mercancías en virtud del ADR, como se avanzará, en general

---

<sup>209</sup> BOE 22 marzo 1996.

<sup>210</sup> El RD 551/2006, de 5 de mayo en su art. 4.2 señala a este respecto: que los conductores que, de acuerdo con lo dispuesto en el ADR, necesiten una formación específica, deberán

todo conductor de mercancías para ejercer su profesión debe obtener un Certificado de Aptitud Profesional (CAP); obligatorio para todos aquellos que hayan obtenido un permiso de conducir C1, C1+E, C o C+E, a partir del 11 de septiembre de 2009. Esta exigencia formativa tiene su origen en la aprobación del Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio<sup>211</sup>, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera. Esta formación del conductor, siguiendo la estela formativa en términos de prevención de riesgos laborales que impone la LPRL como deber del empleador para sus trabajadores, será inicial y periódica. Así, para obtener el CAP y la posterior tarjeta de cualificación todo conductor deberá superar un examen de certificación. Con ello, se trata de conseguir conductores profesionales mejor cualificados y adaptados a las nuevas exigencias del mercado del transporte por carretera y, en definitiva, mejorar la calidad y la seguridad tanto del tráfico, como de los propios conductores. Sustancialmente, esta capacidad profesional configura esta actividad como una profesión reglada al exigir que la persona responsable de un transporte tan peligroso tenga las aptitudes necesarias y haya obtenido una formación *ad hoc*. Sin embargo, según se irá ahondando en la investigación, la obtención del CAP y del certificado ADR no es óbice para la actualización de accidentes ya que, existen muchas contingencias durante el transporte por carretera ajenas a la voluntad del transportista como es el caso de las inclemencias meteorológicas o el tráfico, que hacen aumentar la probabilidad de que se produzcan accidentes en los que se ven implicadas mercancías peligrosas.

#### 7.5.1. Trabajadores autónomos del sector del transporte de mercancías peligrosas por carretera.

Tradicionalmente, uno de los condicionantes más importantes del sector del transporte por carretera en nuestro país ha sido su elevada atomización, lo que implica el predominio en la actividad de empresas sin asalariados o con un número pequeño de ellos (entre uno y cinco trabajadores básicamente contratados por trabajadores autónomos), por lo que la figura del trabajador autónomo<sup>212</sup> es muy importante.

---

proveerse de dicha autorización especial que les habilite para ello la cual, equivaldrá al certificado de formación previsto en el ADR.

<sup>211</sup> Publicado en el BOE 2 agosto 2007. A raíz del mismo RD, se realiza en nuestro ordenamiento jurídico interno, la transposición de la Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y a la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera (DOL 10 septiembre 2003).

<sup>212</sup> Una clara muestra del importante número de empresarios autónomos se entiende tras la Resolución aprobada de 17 de abril de 2012, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se convocaron ayudas a transportistas autónomos por carretera favoreciendo su retirada de la actividad (BOE 24 abril 2012). En efecto, por medio de estas ayudas que se han ido aprobando en nuestro país merced a la Orden FOM/3218/2009, de 17 de noviembre que aprueba las bases reguladoras de la concesión de ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad (BOE 30 noviembre 2009), según señala el Ministerio de Fomento, se pretende ayudar a cesar en la actividad a cerca de 5.000 empresarios autónomos del transporte con 240 millones de euros entre 2009 y 2012. Precisamente, ha de subrayarse estas ayudas al cese de la actividad, dado que a través de ellas se consigue una dimensión preventiva y de seguridad en la actividad de estos autónomos.

De ello se derivan importantes consecuencias en materia preventiva en la actividad del transporte y carga y descarga de mercancías peligrosas dado que, como es sabido, los trabajadores autónomos presentan grandes diferencias respecto a los a trabajadores por cuenta ajena encuentran respecto de la normativa reguladora de su actividad profesional al estar excluidos los primeros del ámbito de aplicación del ET así como de la norma preventiva (LPRL). Sin embargo, desde los ámbitos mercantil y administrativo como veremos, se encuentran equiparados a cualquier transportista o porteador en cuanto al acceso al ejercicio de la actividad y en cuanto a su nivel de responsabilidades y obligaciones que se deriven de la formulación con una empresa cargadora cliente del respectivo contrato de transporte terrestre.

Así, en un primer término, en la tarea de delimitar legalmente al trabajador autónomo que participa en el sector del transporte por carretera, en términos generales, el trabajo del autónomo se encuentra excluido del ámbito de aplicación del Derecho del Trabajo (art. 1.1 y D.F.1ª, ET). Además y, con referencia expresa al ámbito del sector del transporte, tampoco se incluye en su ámbito de aplicación, «*la actividad de las personas prestadoras del servicio de transporte al amparo de autorizaciones administrativas de las que sean titulares, realizada, mediante el correspondiente precio, con vehículos comerciales de servicio público cuya propiedad o poder directo de disposición ostenten, aún cuando dichos servicios se realicen de forma continuada para un mismo cargador o comercializador*» [art. 1.3.g), ET]. Por lo tanto, estos transportistas tienen la condición de trabajadores autónomos y no por cuenta ajena y se regirán por la analizada normativa mercantil y administrativa reguladora de la actividad, con la consecuencia que de ello se deriva en vistas tanto a la escasa protección socio-jurídica como a la protección en materia de prevención de riesgos laborales, a diferencia de la que disfrutaban los transportistas por cuenta ajena; todo ello, como veremos, sin perjuicio de lo dispuesto en la norma que regula el régimen aplicable al trabajador autónomo: la Ley 20/2007, de 11 de julio del Estatuto del Trabajo Autónomo (en lo sucesivo, LETA<sup>213</sup>), o de las normas comunitarias sobre tiempo de trabajo, que aminoran en esta materia concreta, las distancias entre uno y otro colectivo<sup>214</sup>. Se trata de una previsión que, aunque insuficiente, debe ser recibida con

---

Esta dimensión preventiva estriba en la participación en el transporte público de mercancías de un elevado número de titulares de estas autorizaciones dueños de microempresas de transporte, los cuales en buena parte, tienen una elevada edad (mayor o igual a 58 años). No habría problemas en caso de que estos titulares solamente ejercieran como empresarios autónomos, no obstante, normalmente simultanean la dirección de sus empresas con la conducción del vehículo con el que prestan sus servicios que, como consecuencia a su edad, sus capacidades y aptitudes de conducción en la carretera pueden verse menguadas (a medida que una persona avanza en la edad pierde reflejos y su visión se debilita) con las consecuencias que ello puede suponer para la seguridad en la carretera. Así, mediante estas medidas de ayuda al cese de la actividad de estas personas, las cuales, entre otros requisitos para ser beneficiarios, deben cumplir la nombrada edad se pretende asegurar una protección en la seguridad y salud de estos titulares (transportistas y conductores).

<sup>213</sup> Aprobada en el BOE 12 julio 2007 en la que define al trabajador autónomo en su art. primero como la persona física que realiza de forma habitual, personal, directa, por cuenta propia y fuera del ámbito de dirección y organización de otra persona, una actividad económica o profesional a título lucrativo, de o no ocupación a trabajadores por cuenta ajena.

<sup>214</sup> MARTÍNEZ SANZ, F. (dir.) y PUETZ, A. (coord.), «*Manual de Derecho del Transporte*», Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, S.A., Madrid, 2011, pág. 619.

satisfacción dada la directa conexión entre la limitación del tiempo de trabajo (jornada y tiempos de descanso) y la siniestralidad en la carretera.

Así por tanto, entre los trabajadores que merced a la LETA están considerados como autónomos, aparece el transportista que actúa por su propia cuenta. Así, esta norma básica para este colectivo de trabajadores, siguiendo el precepto del artículo 1.3 g) del ET, exige a los transportistas para ser considerados como autónomos y, por ende, excluidos del ámbito de aplicación del ET, el cumplimiento de los requisitos que seguidamente se señalan<sup>215</sup>:

a) En primer lugar y, con carácter fundamental, se exige que el transportista sea titular de la autorización administrativa que habilita para el ejercicio de esta actividad –conforme a los arts. 47.1 y 90.1, LOTT–, a través de la cual, se expide a nombre del transportista la habilitación necesaria para desarrollar, bajo los preceptos legales, la actividad relacionada con el transporte. Es interesante resaltar que el ET no entra en el debate relativo al concepto de transportista, porteador o conductor sino que de manera más pragmática, se refiere a la persona prestadora del servicio de transporte lo que implica, por tanto, que es la persona titular de la autorización administrativa la que debe realizar personal y simultáneamente, mediante la aplicación de su actividad o esfuerzo, la actividad de transporte.

b) En segundo lugar, el transportista autónomo debe ostentar la titularidad o el poder directo del vehículo. Esta titularidad puede ser por cualquier título, no necesariamente la propiedad: basta con que ostente el poder directo sobre el vehículo. Queda excluida la consideración de transportista autónomo ex artículo 1.3.g) cuando el transporte y la distribución se realizan con vehículos de la empresa y bajo su dependencia<sup>216</sup>.

<sup>215</sup> Sobre el particular, vid. in extenso, VV.AA. (Dir. García Ninet; Coord: Ballester Pastor), *“Comentarios a la Ley del Estatuto del Trabajo Autónomo”*, Bilbao, CISS-Wolters Kluwer, 2007.

<sup>216</sup> Es decir, cuando los vehículos o camiones no pertenecen al transportista si no que es proporcionado por la empresa y corriendo ésta los riesgos de la dependencia. A estos efectos, los argumentos contrarios a la relación laboral desaparecen y la relación se dispensa al abrigo del ET (STS 2 de octubre 1971 [RJ 1971, 3893], SSTC 7 febrero y 17 junio 1983 [RTCT 1983, 958 y 5754] y 6 de diciembre 1984 [RTCT 1984, 9383]. Vid. LUJÁN ALCARAZ, J., *“Los transportistas en las fronteras del contrato de trabajo: calificación jurídico-laboral de la actividad”*, Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración, núm. 83. En este sentido, existe una cantidad ingente de sentencias en las que primordialmente el juez, para decantarse en determinar si una relación es laboral o se trata de un trabajador autónomo, se basa en la concurrencia o no de las notas propias de toda relación laboral según el art. 1.1. Así, la nota de la dependencia y ajenidad, esto es, sujeto a unas directrices y a un horario establecido por el cliente es la que decanta la relación hacia el lado de la LETA. Haciendo acopio de jurisprudencia se pueden nombrar las siguientes sentencias al respecto que señalan los indicios comunes de la nota de dependencia laboral que confirman la negación de la laboralidad al amparo del ET. De esta forma, según pautas habituales en la actividad de transporte se encuentran la falta de horario y de exclusividad (STCT 10 mayo 1974 [RTCT 1974, 2257], 22 octubre 1975 [RTCT 1975, 4496], 8 enero 1976 [RTCT 1976, 6]), la posibilidad de rechazar los encargos (STS 20 septiembre 1984 [RJ 1984, 4437]) o la libertad para establecer los itinerarios (STCT 28 enero 1986 [RTCT 1986, 429], 23 mayo 1981 [RTCT 1981, 3458]). Sobre este tema existe abundante doctrina laboralista: MONTOYA MELGAR, A, JIMÉNEZ MARTÍN, R., *“Estatuto del Trabajo Autónomo. Comentario a la Ley 20/2007, de 11 de julio”* Thomson-Civitas, Cizur Menor (Navarra), 2007; VV.AA. [VILLALÓN CRUZ, J (dir.), VALDÉS, DAL-RÉ, F. (coord.)] *“El Estatuto del Trabajo Autónomo”*, La Ley, Madrid, 2008 y;

c) Y, por último, el transporte debe realizarse en vehículos comerciales de servicio público, mediante el correspondiente precio, que tal y como se afirmó con anterioridad, son transportes de servicio público por carretera aquéllos que se llevan a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica (art. 62.2, LOTT). Quedan, pues excluidos, los transportes de servicio privado que son aquéllos llevados a cabo por cuenta propia, bien sea para satisfacer las necesidades particulares, bien como complemento de otras actividades principales realizadas por empresas o establecimientos del mismo sujeto y directamente vinculados al adecuado desarrollo de dichas actividades (art. 62.3, LOTT). De estos dos grupos de transporte, la exclusión del ordenamiento laboral contenida en el artículo 1.3 g) del ET se refiere únicamente a los de naturaleza pública, pues con arreglo a lo dispuesto en el artículo 102 d) de la LOTT, los vehículos de transporte privado complementario deben ir conducidos por personal de la empresa con contrato laboral<sup>217</sup>.

Efectivamente, la LETA, como no podía ser de otro modo y, de modo concomitante con la exclusión que del ámbito de aplicación del Derecho del Trabajo se realiza de los transportistas en los términos señalados, declara incluidos en su campo de aplicación a *«las personas prestadoras del servicio de transporte al amparo de autorizaciones administrativas de las que sean titulares, realizada mediante el correspondiente precio con vehículos comerciales de servicio público cuya propiedad o poder directo de disposición ostente, aún cuando dichos servicios se realicen de forma continuada para un mismo cargador o comercializado»*.

Pese a ello han existido complicaciones en la tarea de delimitar esta exclusión del trabajador autónomo de la relación laboral y de hecho, no puede dejar de significarse que la LETA ha añadido una nueva precisión conceptual –no recogida en el ET– según la cual no se excluye la consideración de trabajador autónomo *aún cuando los servicios se presten de forma continuada para el mismo cargador y comercializador*. Como señalara en su momento la doctrina<sup>218</sup>, mas que un requisito positivo definitorio de la actividad del transporte esta precisión cumple la finalidad de evitar que el hecho de que los servicios se presten para un mismo cargador pueda suponer la exclusión del trabajo de su categorización como trabajo por cuenta propia para ser reconducido a un régimen laboral. Pero a la inversa, el concepto de trabajo por cuenta ajena no exige esta condición: de hecho esta precisión debe ponerse en relación mas con su origen normativo y situarse también en el contexto de la nueva regulación del TRADE que en el ámbito del transporte presenta una singularidad añadida respecto de la regulación ordinaria pues se les exige de algunos de los requisitos que el artículo 11 LETA exige para que resulte aplicable tal definición. Así, simultáneamente a esta exclusión precisa que *“en este caso, serán trabajadores autónomos económicamente dependientes a los*

---

VV.AA. [GARCÍA NINET, I (dir.); BALLESTER PASTOR, I. (coord.)], *“Comentarios a la Ley del Estatuto del Trabajo Autónomo”*, Bilbao, CISS-Wolters Kluwer, 2007.

<sup>217</sup> GARCÍA BLASCO, J. y GONZÁLEZ LABRADA, M., *“Los trabajadores del Transporte”*, El Derecho de los transportes terrestres, Cedecs Editorial (Barcelona), 1999, pág. 369.

<sup>218</sup> VICENTE PALACIO, A., *“Disposición Adicional 11ª LETA”*, en VV.AA., [GARCÍA NINET, I (dir.); BALLESTER PASTOR, I. (coord.)], *“Comentarios a la Ley del Estatuto del Trabajo Autónomo”*, Bilbao, CISS-Wolters Kluwer, 2007, págs. 595-596.



que se refiere el artículo 1.2 d) de la presente Ley aquellos que cumplan con lo dispuesto en el artículo 11.1 y 11.2 a) de la misma». Nos hallamos así ante una “precisión” del concepto de trabajador autónomo económicamente dependiente al que se refiere el artículo 1.2.d). De hecho, la promulgación de la LETA con la recepción de la figura del transportista autónomo económicamente dependiente (TRADE<sup>219</sup>) resulta especialmente reseñable pues se trata de una figura susceptible de adquirir relevancia en el ámbito de la actividad del transporte por carretera.

Con estos mimbres, de entre los tipos de transporte sujetos a autorización administrativa, únicamente la profesión del transportista autónomo queda supeditada a la obtención de la autorización para transporte público o, en caso de no tenerla, el transportista también podrá ser trabajador autónomo siempre que no preste sus servicios como trabajador por cuenta ajena. En líneas generales, el transportista autónomo en su consideración de empresario individual para actuar como tal y obtener por parte de la Administración la autorización preceptiva “tarjeta de transporte”, al margen de cumplir el requisito fundamental de ser persona física y disponer de la licencia de conducir, debe cumplir con los requisitos que establece la LOTT para todo transportista, esto es: nacionalidad, capacitación profesional<sup>220</sup>, honorabilidad, capacitación económica<sup>221</sup> y cumplir con las obligaciones fiscales, laborales y sociales. Evidentemente el cumplimiento inexcusable de estos requisitos profesionaliza la actividad del transportista autónomo ante la alta responsabilidad que tiene su actividad durante el transporte por carretera y durante la carga y descarga de las mercancías peligrosas. De su actividad y los perjuicios que se puedan derivar por incumplimientos que recaigan en el transportista autónomo ha de precisarse que responderá con todo su patrimonio personal dado que actúa bajo su riesgo y ventura. Esta responsabilidad surgirá de sus posibilidades de participación en este sector de productividad, las cuales, se limitan a trabajar para distintos empresarios para llevar a cabo operaciones de carga o descarga o de transporte con su propio vehículo o bien, según sus necesidades, como empresario individual a contratar bajo su servicio a distintos asalariados como

<sup>219</sup> Reconocido comúnmente por sus siglas TRADE o “falso autónomo” que, con una importante participación en el sector del transporte, es aquel trabajador que presta una parte importante de sus servicios para una sola empresa o cliente (persona física o jurídica) que le aporta al menos el 75% de sus ingresos totales por rendimientos de trabajo y de actividades económicas o profesionales.

<sup>220</sup> A tenor del art. 12.1 a) de la Orden FOM/734/2007, de 20 de marzo para considerar cumplido este requisito, tratándose de una empresa individual, la persona física titular de la autorización debe tener reconocida dicha capacitación. Asimismo, el art. 19 de la misma Orden tras la modificación sufrida por la Orden FOM/2185/2008, de 23 de julio, la persona física cuando solicite una nueva autorización debe acreditar, además y con independencia de la modalidad a través de la que cumpla el requisito de capacitación profesional conforme a lo previsto en el art. 12, que cuenta con el oportuno certificado de capacitación profesional para el ejercicio de la actividad de transporte de mercancías, expedido a su nombre.

<sup>221</sup> Para cumplir la capacidad económica, esto es: al menos, 9.000 euros, cuando únicamente disponga de una copia certificada de la autorización, a los que se añadirán 5.000 euros más por cada copia adicional referida a un vehículo distinto, la persona física debe presentar la declaración o documento de ingreso del Impuesto sobre el Patrimonio, cuyo plazo reglamentario de presentación hubiese vencido durante los doce meses inmediatamente anteriores a la fecha de solicitud [art. 14.2 a) Orden de Fomento 734/2007].

conductores siempre y cuando no sobrepase los límites que la norma establece al efecto.

Seguidamente, toda vez que el autónomo goza de la autorización para realizar transportes públicos de mercancías peligrosas, ha de incidirse en la posibilidad que pueda prestar dichos servicios mediante trabajadores por cuenta ajena – situación prohibida para el TRADE– por lo que según la flota de vehículos<sup>222</sup> que disponga y sus necesidades de servicio deberá contratar a su cargo a conductores y, en tanto empleador, deberá velar por su seguridad y salud conforme a las obligaciones que la LPRL le impone. Por tanto, reuniendo todos y cada uno de estos requisitos, el transportista de mercancías peligrosas será trabajador autónomo en sentido genérico y podrá ejercer en el sector, junto con la debida autorización de transporte que le autoriza como tal para trasladar este tipo de mercancía por carretera pudiendo realizar su trabajo tanto para varios clientes como para un único cargador de mercancías peligrosas o, como TRADE, tal y como se señala a continuación

*7.5.1.1. El TRADE una nueva figura de autónomo. Su participación como transportista de mercancías peligrosas por carretera.*

También encuadrable en el ámbito del trabajo autónomo y del sector del transporte cabe situar la figura jurídica del TRADE, cuyo régimen jurídico se regula en el Cap. III de la LETA [art. 1.2 d)] y, por extensión, por el Real Decreto 197/2009, de 23 de febrero<sup>223</sup>, de modo que cabe la posibilidad que los transportistas con vehículo propio estén considerados como tales aunque, como se ha señalado anteriormente, su concepto se encuentra matizado en su aplicación al ámbito del transporte (D.A.11<sup>a</sup>, LETA). Efectivamente, según la LETA, para ejercer como transportista TRADE, no se exige el cumplimiento de todos los requisitos que, en general, se exigen para la caracterización de esta figura específica de trabajador por cuenta propia, sino solamente los establecidos en el artículo 11.1 y 11.2 a) LETA, es decir, la dependencia económica en los términos previstos en el art. 11 LETA, es decir, que el transportista debe percibir del cargador o comercializador, al menos, el 75% de sus ingresos derivados de sus rendimientos del trabajo y de actividades económicas y profesionales (art. 11.1, LETA) y que no tenga a su cargo trabajadores por cuenta ajena ni contratar o subcontratar parte o toda la actividad con terceros, tanto respecto de la actividad contratada con el cliente del que depende económicamente como de las actividades que pudiera contratar con otros clientes.

Por tanto, la norma habla de estos dos requisitos básicos para que un autónomo pueda ser considerado como dependiente económicamente, hecho

---

<sup>222</sup> Conviene recordar que para obtener la autorización para realizar transporte público debe acreditar al menos o bien, tres vehículos, que representen al menos una capacidad de carga útil de 60 toneladas, si se solicita una autorización habilitante para realizar transporte con cualquier clase de vehículo; a los efectos aquí previstos, las cabezas tractoras se computarán por su capacidad de arrastre, hasta un máximo de 25 toneladas o bien, un vehículo, si se solicita una autorización que exclusivamente habilite para realizar transporte con vehículos ligeros.

<sup>223</sup> Por el que se desarrolla el Estatuto del Trabajo Autónomo en materia de contrato del trabajador autónomo económicamente dependiente y su registro y se crea el Registro Estatal de asociaciones profesionales de trabajadores autónomos. BOE 4 de marzo de 2009.

que debilita al autónomo al acotar el campo y delimitar las condiciones específicas para depender económicamente del cargador, y así acceder a las coberturas reconocidas para todo autónomo dependiente que establece la Ley. De hecho, que no exija el cumplimiento de todos los requisitos que entraña la figura del TRADE provoca problemas en torno a la delimitación con las figuras del autónomo general o como vía de escape para el establecimiento de una relación bajo los auspicios de la laboralidad<sup>224</sup>.

Así, el TRADE es el trabajador autónomo que factura a un solo cliente, al menos, el 75% de sus ingresos totales por rendimientos de trabajo y actividades profesionales. Este cliente puede ser tanto persona física como persona jurídica. En nuestro caso, suele ser la empresa cargadora que requiere los servicios del TRADE para hacer transportar sus mercancías peligrosas o bien, un transportista o porteador que con motivo a su vinculación con un cargador asiduo, se obliga a realizar una pluralidad de envíos y para ello requiere los servicios de un conductor bajo la denominación de TRADE. Este tipo de servicios será común en el transporte denominado como continuado con arreglo al artículo 8 de la LCTTM.

En todo caso como se observa, es un trabajador autónomo dado que no concurren las notas de ajenidad y dependencia jurídica que caracteriza la prestación de servicios en régimen laboral (art. 1.1, ET). No obstante, según su definición, su particularidad estriba en la dependencia económica respecto de uno de sus clientes pese a poseer autonomía en lo relativo a la organización y ejecución del trabajo pero siempre como decimos, dentro del encargo concertado con la empresa para la que presta servicios. Esta dependencia económica del TRADE, sitúa al autónomo en un posición de debilidad contractual cercana –pero nunca idéntica– a la situación del trabajador por cuenta ajena, debilidad que la LETA intenta compensar mediante el reconocimiento o atribución de unos ciertos derechos<sup>225</sup> de contenido similar o cercano a los reconocidos a los trabajadores por cuenta ajena pero sin que ello suponga la atribución de esta condición a los TRADE que son, siempre y en todo caso, trabajadores por cuenta propia.

---

<sup>224</sup> Sobre el TRADE, vid. VV.AA. [GARCÍA NINET, I (dir.); BALLESTER PASTOR, I. (coord.)], *Comentarios a la Ley del Estatuto del Trabajo Autónomo*, Bilbao, CISS-Wolters Kluwer, 2007; MOLINA NAVARRETE, C. y GARCÍA JIMÉNEZ, M. *El Estatuto profesional del trabajo autónomo: diferenciando lo verdadero de lo falso*, Tecnos, Madrid, 2008; MONTOYA MELGAR, A. *El contrato del TRADE. La Ley y en Reglamento*, Civitas, Navarra, 2009, entre otros.

<sup>225</sup> Derechos rayanos a los trabajadores asalariados que se traduce por ejemplo en la obligatoriedad de los TRADE de incorporarse dentro del ámbito de la acción protectora de la Seguridad Social: cobertura de la incapacidad temporal y de los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales de la Seguridad Social, incluyendo los accidentes «*in itinere*». Sin embargo, como contrapartida en determinados transportes, los empresarios porteadores no suelen contar con los TRADE's precisamente por esta equivalencia con los conductores asalariados. Así, los transportistas que realizan trayectos de larga distancia suelen rechazar esta figura dadas sus características propias que los definen, puesto que ello significa que exista una menor libertad y flexibilidad de disponer del trabajo de un autónomo por tener una jornada acotada (así como mayores costes (vacaciones pagadas, enfermedades profesionales, accidentes de trabajo) y las obligaciones legales en la formalización de los contratos (por escrito).

Paralelamente, para el desempeño de esta actividad del TRADE ya sea, económica o profesional, entre el cargador y éste debe formalizarse un contrato al amparo del artículo 12 del LETA y, fundamentalmente del Capítulo I del mencionado Real Decreto 197/2009, de 23 de febrero. En virtud del LETA, el contrato<sup>226</sup> entre la empresa de transporte de mercancías peligrosas y el transportista autónomo económicamente dependiente debe formalizarse por escrito<sup>227</sup> y registrarse en la oficina pública correspondiente, siendo sumamente importante para la identificación de esta figura, referenciar en el contrato la situación de TRADE<sup>228</sup>; este hecho puede señalarse desde el inicio o puede ser sobrevenida durante el tiempo al facturar el autónomo continuamente y pasar a ser el único cliente. De cualquier forma su condición en el contrato, sólo se podrá ostentar respecto de un único cliente<sup>229</sup>. El objetivo del contrato radica en la realización de la actividad económica o profesional del TRADE pudiendo celebrarse para la ejecución de una obra o serie de ellas o para la prestación de uno o más servicios. En atención a la forma y su contenido, el artículo 4.2 del Real Decreto 197/2009 identifica los extremos que debe contener todo contrato bajo estas características:

- a. La identificación de las partes que lo conciertan.

---

<sup>226</sup> De no indicarse lo contrario, en principio se presumirá, que el contrato ha sido pactado por tiempo indefinido. Asimismo, el TRADE deberá registrar el contrato en virtud de las disposiciones contenidas en el art. 6 del RD 197/2009, de 23 de febrero.

5. El Servicio Público de Empleo Estatal informará al Consejo del Trabajo Autónomo sobre los datos estadísticos del registro de los contratos de los trabajadores autónomos económicamente dependientes.

<sup>227</sup> Precisamente la LCTTM en su art. 16 redunda en esta formalización de los contratos pero para el caso de aquellos destinados a la modalidad del mencionado como transporte continuado, es decir, aquellos en los que el porteador se obliga frente a un mismo cargador a realizar una pluralidad de envíos de forma sucesiva en el tiempo. Así, a los efectos de lo dispuesto en el LETA, el contrato de transporte continuado celebrado con un trabajador autónomo económicamente dependiente deberá celebrarse por escrito y de conformidad con dicha normativa.

<sup>228</sup> Precisamente en torno a esta comunicación de la situación del TRADE al cliente, ha existido cierta controversia en el sector puesto que la norma exigía que así fuera en el plazo comprendido desde la entrada en vigor de la LETA hasta un año después de la entrada en vigor de las citadas disposiciones reglamentarias (D.F. 4, LCTTM). Así, pese a ello muchos autónomos no lo declaraban por miedo a no ser contratados por las empresas. No obstante, con la reciente aprobación de la Ley 36/2011, de 10 de octubre reguladora de la jurisdicción social (BOE 11 octubre 2011) este hecho se intenta aliviar puesto que el carácter escrito de los contratos entre los TRADE's y sus empresas tiene carácter exclusivamente declarativo y no constitutivo, represente una evolución en positivo de este colectivo. De ello se extrae que la simple prueba del cumplimiento de las condiciones resulta suficiente para que el autónomo pueda reclamar tal condición frente a la empresa que así no lo crea, ante los órganos jurisdiccionales del orden social.

<sup>229</sup> Conforme al art. 12 apdo. tercero de la LETA: «en el supuesto de un trabajador autónomo que contratase con varios clientes su actividad profesional o la prestación de sus servicios, cuando se produjera una circunstancia sobrevenida del trabajador autónomo, cuya consecuencia derivara en el cumplimiento de las condiciones establecidas en el art. 11, se respetará íntegramente el contrato firmado entre ambas partes hasta la extinción del mismo, salvo que éstas acordasen modificarlo para actualizarlo a las nuevas condiciones que corresponden a un trabajador autónomo económicamente dependiente».

- b. La precisión de los elementos que configuran la condición de económicamente dependiente del trabajador autónomo respecto del cliente con el que contrata;
- c. El objeto y causa del contrato, precisando para ello, en todo caso, el contenido de la prestación del trabajador autónomo económicamente dependiente, que asumirá el riesgo y ventura de la actividad y la determinación de la contraprestación económica asumida por el cliente en función del resultado, incluida, en su caso, la periodicidad y el modo de ambas prestaciones.
- d. El régimen de la interrupción anual de la actividad, del descanso semanal y de los festivos, así como la duración máxima de la jornada de la actividad, incluyendo su distribución semanal si ésta se computa por mes o año. Si la trabajadora autónoma económicamente dependiente es víctima de la violencia de género, conforme a lo previsto en el artículo 14 de la LETA, y en el acuerdo de interés profesional aplicable, deberá contemplarse también la correspondiente distribución semanal y adaptación del horario de la actividad con el objeto de hacer efectiva su protección o su derecho a la asistencia social integral y, por último.
- e. El acuerdo de interés profesional que, en su caso, sea de aplicación, siempre que el trabajador autónomo económicamente dependiente dé su conformidad de forma expresa.

*7.5.1.2. Consecuencias del trabajo por cuenta propia en materia preventiva: una primera aproximación.*

Estos trabajadores autónomos, pese a quedar fuera del ámbito de aplicación del Derecho del Trabajo y también de la regulación preventiva recogida en la LPRL y su normativa de desarrollo, en su condición de tales, desde una perspectiva administrativa, como personas físicas que poseen una autorización para realizar transporte público de mercancías por carretera se equiparan a todo titular de una empresa de transporte (porteador o transportista) el cual, en virtud del contrato de transporte terrestre de mercancías (LCTTM) celebrado, en su caso, con el cargador, asume la obligación de realizar el transporte. Esta equiparación conlleva para el transportista autónomo las ya señaladas exigencias administrativas para acceder a la profesión: la obtención de la autorización para realizar el transporte público y, obviamente, cumplir previamente con los requisitos mencionados según la LOTT (nacionalidad, capacitación profesional, honorabilidad, etc.). En suma, las obligaciones y responsabilidades que se derivan del anterior análisis de la LCTTM predicadas de cualquier empresa transportista se exigen también al transportista autónomo profesional, quien debe responder por la realización completa del transporte, aún cuando no lo lleve a cabo por sí mismo. Por tanto, cabe la opción que el autónomo pueda subcontratar a su vez con terceros la realización del transporte; si bien, como se ha señalado, esta posibilidad está excluida para el TRADE.

Mientras, al margen de la normativa relativa al permiso de conducir y a las normas de circulación aplicables a todo conductor (el autónomo que ejerce la

profesión por carretera debe obtener el permiso de conducir; el CAP como conductor y, en su caso, el certificado ADR que le acredite para transportar mercancías peligrosas), con arreglo a la LOTT (art. 138) respecto al régimen sancionador que establece en torno la responsabilidad administrativa, el transportista autónomo será posible sujeto infractor de aquellas conductas ilegales que cometa con ocasión de la realización de transportes sujetos a concesión o autorización administrativa al ser el titular de la autorización, y tanto la comisión de dichas infracciones se lleve a cabo por sí mismo en su condición de transportista autónomo como por sus trabajadores por cuenta ajena.

Correlativamente, tanto en el supuesto de que el autónomo contrate a trabajadores a su cargo como si simultanea su condición de transportista con la de conductor efectivo de mercancías peligrosas y simplemente por el hecho de transportar estas mercancías por carretera –por su propia cuenta o mediante sus trabajadores– que no sean de su propiedad, es decir, que sean de la empresa cargadora para la que trabaja, queda comprendido en el ámbito de las disposiciones del ADR. Esto no hace más que evidenciar el amplio campo de aplicación del Acuerdo Internacional que, sin duda, redundará en un incremento de la protección de la seguridad y salud del transportista autónomo por cuanto la finalidad de dicha norma es elevar los estándares de seguridad en la realización de una actividad que presenta grandes riesgos para la seguridad y el medio ambiente. Incluso, cabe la opción –aunque no es muy común– que la empresa del transportista autónomo adquiera mercancías peligrosas, en cuyo caso puede llegar a ser tanto expedidor como transportista siendo también necesario que en esta misma persona recaiga también la figura de Consejero de Seguridad. Con lo anterior se quiere señalar que si bien el trabajador por cuenta propia queda excluido del ámbito de aplicación de la LPRL en su condición de tal –no así en su condición de empleador, en su caso, de trabajadores por cuenta ajena– la existencia de normas administrativas reguladoras de la actividad del transporte por carretera –y específicamente también del transporte de mercancías peligrosas– tiene como consecuencia un claro incremento de la seguridad del conductor profesional autónomo puesto que, en definitiva, el factor humano está tras una gran parte de los accidentes de transporte de mercancías.

Sin embargo, la profesión del transportista autónomo en el sector adquiere una relevancia singular puesto que como cualquier otro sector de actividad, su trabajo encuentra importantes diferencias con los prestados por los trabajadores por cuenta ajena con las circunstancias que de ello se derivan para la prevención de riesgos laborales puesto que, en general, los trabajadores por cuenta propia no resultan destinatarios directos, en su condición de tales, de la normativa preventiva. Así se hace necesario diferenciar la dualidad existente del transportista autónomo como empresario individual o como trabajador autónomo que bien, desarrolla su actividad profesional en los locales o centros de trabajo de las empresas para las que presta servicios realizando tareas relativas a la carga y descarga de mercancías peligrosas o bien, realiza transportes de mercancías peligrosas para otras empresas por medio de su propio vehículo. Así, el autónomo como empresario transportista que disponga en su caso de asalariados a su cargo,

tendrá las mismas obligaciones en materia de prevención de riesgos laborales que cualquier otro empleador de cualquier actividad productiva.

Respecto al trabajador autónomo en la máxima amplitud del concepto, es decir, incluyendo al TRADE<sup>230</sup>, cuando se produzca una coincidencia en la persona del transportista con el conductor –al ser el propio titular de la empresa el que realiza personalmente la actividad–, la única salvedad que se predica desde la perspectiva preventiva radica en el artículo 24.1 de la LPRL y en el artículo 8.3 de la LETA. Así, en virtud de tales preceptos, cuando en un mismo centro de trabajo desarrollen actividades estos trabajadores autónomos –algo habitual en caso del transportista autónomo– y coincidan con trabajadores de otra u otras empresas, así como cuando ejecuten su actividad profesional en los locales o centros de trabajo de las empresas para las que presten servicios, serán de aplicación para todos ellos los deberes de cooperación, información e instrucción derivados de la LPRL. De ello se desprende que el transportista autónomo deba cooperar con el cumplimiento de la normativa relativa a la prevención de riesgos laborales en los centros donde deban cargar y descargar las mercancías peligrosas o realizar otro tipo de actividades, siendo obligación del empresario principal al margen de vigilar este cumplimiento, proporcionar al transportista autónomo toda la información e instrucciones necesarias para llevar a cabo su actividad correctamente, o sea, toda aquella relativa a los riesgos tanto generales como específicos para su seguridad y salud, medidas y actividades de protección relativos a equipos de trabajo y medios de protección así como, toda aquella información relativa al funcionamiento del centro de trabajo. Paralelamente, en cuanto a los deberes de la empresa principal y de los trabajadores autónomos que concurran en el mismo centro de trabajo, en el momento en que éstos últimos durante las operaciones de carga y descarga, así como debido a otras actividades que puedan desarrollar en los locales o centros del empresario principal, consideren que dichas actividades entrañan un riesgo grave e inminente para su vida o salud, tendrán el derecho de interrumpir su actividad y abandonar el lugar de trabajo (art. 8.7, LETA). Por su parte, y referido exclusivamente al TRADE, el artículo 16 de la LETA le reconoce, entre las interrupciones justificadas de su actividad profesional, la del riesgo grave e inminente para la vida o salud del trabajador autónomo amparando así su derecho a interrumpir su actividad y abandonar el lugar de trabajo cuando considere que dicha actividad entraña un riesgo grave e inminente para su vida o salud. En nuestro caso, ha de hacerse hincapié en ambos preceptos y derechos que disfrutan los transportistas autónomos,

---

<sup>230</sup> En el supuesto de la formulación del contrato del TRADE con el empresario, al margen del contenido que se exige, las partes pueden incluir en el contrato cualquier otra estipulación que consideren oportuna. Desde la perspectiva de la prevención de riesgos laborales en el sector, conviene destacar la posibilidad que tienen tanto el TRADE como el cargador de mejorar la efectividad de la prevención de riesgos laborales, más allá del derecho del trabajador autónomo económicamente dependiente a su integridad física y a la protección adecuada de su seguridad y salud en el trabajo, así como su formación preventiva de conformidad con en el art. 8 de la LETA por el que se regula las prescripciones concernientes a la prevención de riesgos laborales para el colectivo de trabajadores que actúan por cuenta propia. De esta forma, necesariamente en el supuesto de que el objeto del contrato entre ambos sea el transporte de mercancías peligrosas, deben considerar esta situación y mejorar el desarrollo de la actividad con la adopción de medidas conducentes a evitar riesgos para la seguridad y salud del TRADE.

puesto que es evidente que pueda ocurrir una situación de tales características producto de la manipulación de mercancías peligrosas.

En definitiva, el empresario principal debe vigilar el cumplimiento de la normativa de prevención de riesgos laborales por estos trabajadores. En caso contrario, es decir cuando los titulares de las empresas contratantes de la actividad desarrollada en sus instalaciones por autónomos, incumplan dichas obligaciones para y por los trabajadores autónomos que concurren en sus centros, deberán asumir las obligaciones indemnizatorias de los daños y perjuicios ocasionados, siempre y cuando haya relación causal directa entre tales incumplimientos y los perjuicios y daños causados (art. 8.6, LETA). Por consiguiente, estos empleadores incurrirán en responsabilidad civil o patrimonial siempre y cuando se haga efectiva dicha relación causal. No siendo impedimento incluso, que de estos incumplimientos pueda generarse una responsabilidad penal para la empresa principal. Atinente a estas responsabilidades del orden civil, patrimonial o penal de los empresarios principales, cabe decir que encuentra similitud con la establecida por la LPRL en su artículo 42 puesto que tales indemnizaciones por los daños y perjuicios causados resultan ser compatibles con las responsabilidades administrativas derivadas del procedimiento sancionador por incumplimientos en materia preventiva. Todo ello como se analizará, demuestra el carácter punitivo que el legislador impone al empresario principal en torno a sus incumplimientos en esta materia tan importante para la seguridad y salud tanto de sus propios trabajadores, como de los autónomos que coincidan puntualmente en sus centros de trabajo.

De este modo, en virtud del Real Decreto 171/2004, de 30 de enero<sup>231</sup> relativo a la obligación de coordinar las actividades empresariales, a diferencia del sector de la construcción en la que sí que existe una responsabilidad concreta respecto a los contratistas o subcontratistas de la ejecución correcta por los autónomos del plan de seguridad y salud laboral, para el sector del transporte de mercancías peligrosas, en el momento en que los trabajadores autónomos ejecuten su actividad profesional en los locales o centros de trabajo de las empresas, conforme señala la Doctrina<sup>232</sup> *«aún cuando el autónomo es un sujeto obligado a la elaboración en las políticas preventivas y de modo indirecto beneficiario, pudiendo pedir responsabilidades sancionadoras y civiles si se producen daños y perjuicios por culpa de principales y contratistas, no es, en cambio, deudor de seguridad respecto de sí mismo, por lo que difícilmente parece que se pueda constituir un deber de vigilancia por parte de contratistas o subcontratistas, sino únicamente, como se ha visto, un deber de cooperación e información»*.

Por consiguiente, la norma a día de hoy sigue sin tener en cuenta las particularidades de la actividad del transporte de mercancías por carretera, aún

---

<sup>231</sup> A través del cual se desarrolla el art. 24 de la LPRL, en materia de coordinación de actividades empresariales. BOE 31 enero 2004.

<sup>232</sup> TOSCANI GIMENEZ, D. y ALEGRE NUENO, M., *“La problemática de la específica aplicación de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales en las empresas de transporte de mercancías por carretera y la urgente necesidad de su adaptación a las características y exigencias particulares del sector por la negociación colectiva”* Revista CEF Trabajo y Seguridad Social, núm. 276, *“La LPRL en el sector del transporte de mercancías por carretera”*, marzo 2006.



cuando se trata de un sector cuyas actividades pueden ser complementarias con otras en el sentido de que es corriente que las empresas de transporte sean subcontratadas con otras para la realización de actividades económicas.

Consecuencia de esta habitualidad de transportistas por cuenta propia que realizan actividades en los locales de otros empresarios, de la que el legislador es plenamente consciente así como del peligro que entraña para el bienestar físico de los trabajadores autónomos, fue la promulgación del Real Decreto 1225/2006, de 27 de octubre<sup>233</sup> que modifica el ROTT. Fruto del carácter transversal de la normativa preventiva, hay que señalar a estos efectos, una excepción especialmente singular referida a las actividades de carga y descarga. Efectivamente, el presente Real Decreto 1225/2006, de 27 de octubre, realiza una equiparación de los conductores autónomos respecto de los conductores por cuenta ajena de las protecciones que, en materia de seguridad y salud en el trabajo y prevención de riesgos laborales, resulten, en su caso, en la realización de tales operaciones de carga y descarga de los vehículos. Así las cosas, el artículo 4.3 del ROTT señala de modo literal lo siguiente: *«De acuerdo con la disposición final primera de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, texto refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, y el artículo 3 de la LPRL, y en ejecución de lo que se dispone en el apartado 5 del artículo 22 de la LOTT, la normativa de seguridad y salud en el trabajo y de prevención de riesgos laborales relativa a las operaciones de carga, estiba, desestiba y descarga aplicable a los conductores profesionales por cuenta ajena de vehículos para cuya conducción se precise permiso de la clase «C+E» será asimismo de aplicación a los conductores profesionales por cuenta propia o autónomos de esta clase de vehículos»*. Nos hallamos así ante una situación particular: la inclusión por una norma reglamentaria –aunque con amparo legal en el art. 22.5 LOTT<sup>234</sup>– de unos determinados trabajadores por cuenta propia –a los conductores profesionales que precisen el carnet de conducir «C+E»– en el ámbito de la normativa preventiva y en concreto, en lo referente a las operaciones de carga, estiba, desestiba y descarga.

Con estos mimbres, como aspecto más significativo del Real Decreto 1225/2006, desde un ámbito sociolaboral, se extienden a los conductores

---

<sup>233</sup> Por el que se modifica el ROTT, aprobado por RD 1211/1990, de 28 de septiembre. BOE 15 noviembre 2006. La razón de esta modificación estriba en la publicación de la Ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado del transporte por carretera, que introdujo importantes modificaciones sobre el texto de la LOTT. Como consecuencia, se hizo precisa la modificación paralela del ROTT que desarrolla precisamente la segunda de las mencionadas leyes, a fin de acomodar el contenido de aquél al de ésta.

<sup>234</sup> Del tenor que sigue: *«Sin perjuicio de lo dispuesto en los apdos. anteriores, reglamentariamente y previo informe del Comité Nacional de Transporte por Carretera y del Consejo Nacional de Transportes Terrestres, podrán establecerse limitaciones por razones de seguridad en relación con la participación activa en la realización de operaciones de carga, estiba, desestiba y descarga por parte de los conductores de los vehículos para cuya conducción se precise permiso de la clase "C+E"»*. En sentido contrario, la empresa bajo cuya cuenta actúe el conductor del vehículo como en su caso, el cargador o remitente, expedidor, operador de transporte y consignatario o destinatario –salvo que alguno de ellos justifique respecto de sí mismo la existencia de causas de inimputabilidad– e incumpla con estas limitaciones, será objeto de infracción muy grave a tenor de la LOTT (art. 140.21).

autónomos las protecciones que, en materia de seguridad y salud en el trabajo y prevención de riesgos laborales, resulten, en su caso, de aplicación a los conductores por cuenta ajena en la realización de operaciones de carga y descarga de los vehículos. Por todo ello, las empresas relacionadas con esta actividad, sobre todo cargadoras y/o descargadoras de mercancías peligrosas que contraten trabajadores autónomos para realizar estas operaciones, deben realizar un trato unificado de protección y prevención en estos términos sin importar la relación jurídica –laboral o no– que les una con los trabajadores. Sin duda alguna, esta modificación resulta ser un importante avance para la protección de la seguridad y salud de los transportistas autónomos puesto que estas operaciones también presentan riesgos –si bien es cierto, menos trascendentes que los derivados del propio transporte–. No obstante, si bien la regulación de la LOTT y su Reglamento les afecta, desde la LPRL (evaluación de riesgos, vigilancia de la salud, etc.) sigue estando limitada para estos conductores autónomos la regulación normativa de seguridad y salud dado que solamente se refiere a estas operaciones y el legislador no señala nada respecto de las medidas que se puedan derivar durante el transporte por la carretera de las mercancías peligrosas, que al igual que los conductores por cuenta ajena se encuentran expuestos a una gran cantidad de riesgos y, de hecho mucho más graves por sus consecuencias que aquéllos que puedan derivarse de las operaciones de carga y descarga.

## 7.6. Ayudantes.

La tripulación de los vehículos que transportan mercancías peligrosas, según destaca el Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo puede estar compuesta, además del conductor profesional, por ayudantes [art. 2 h)]. Dependiendo de las circunstancias en las que se desarrolla el transporte (volumen de mercancías peligrosas, carga y descarga, etc.), la empresa de transporte puede requerir la presencia de ayudantes para agilizar las tareas y servir de apoyo para el conductor; su presencia es más habitual junto con los conductores por cuenta ajena ya que, normalmente, el autopatrón<sup>235</sup> participa exclusivamente en la actividad como conductor. Así, conforme el artículo 2 i) de dicha norma, los ayudantes *«son aquellas personas que acompañan al conductor con la finalidad de realizar o asistirle en las maniobras de carga, descarga y para tomar las medidas necesarias en situaciones de emergencia»*. Por todo ello, únicamente se aceptará la presencia en el vehículo y, formando parte de la tripulación del mismo el ayudante o ayudantes en cada caso, siendo a estos efectos, inadmisibles la presencia de cualquier otro viajero no considerado como tal. De hecho, entre el conjunto de conductas cuya comisión la LOTT tipifica como infracciones graves en su artículo 141.24.5, el legislador impone al transportista una multa de 1.001 a 1.500 euros (según agravantes) como sujeto responsable por: *«Transportar viajeros en unidades que transporten mercancías peligrosas fuera de los supuestos en que las normas reguladoras de esta clase de transportes lo permitan»*.

<sup>235</sup> Sin embargo, en caso de que el empresario individual cuente con asalariados y requiera para su actividad la presencia de estos ayudantes, deberán realizarle un contrato laboral y, por tanto, al igual que toda empresa de transporte que requiera de estos trabajadores, serán sujetos de una formación general en prevención de riesgos laborales y, específica en relación a su puesto de trabajo.

El ADR, en cambio no se refiere al ayudante como la norma nacional sino que indirectamente al definir al “miembro de la tripulación” señala junto con el conductor, a cualquier otra persona que le acompañe por razones de seguridad, protección ciudadana, formación o explotación que, a estos efectos, encaja perfectamente con esta presente figura. Pese a que no lo nombre, se entiende que este ayudante en virtud del ADR debe disponer de una formación específica en atención a su campo de actuación en la actividad ya que, en su capítulo que regula la formación (8.2) se refiere a la formación de la tripulación del vehículo. Por ello, dado que sus funciones tienen relación directa con el transporte de mercancías peligrosas por carretera, debe recibir conforme al capítulo 1.3 del ADR (formación de las personas que intervienen en el transporte de las mercancías peligrosas), una formación acerca de las disposiciones que regulan este tipo de transporte, adaptada a su responsabilidad y cometido; ayudar al conductor en la carga y descarga, en el correcto acondicionamiento y protección de las mercancías peligrosas, así como en todas las incidencias que puedan originarse durante la actividad por carretera.

Estas últimas funciones del ayudante, provienen del II Acuerdo General para las Empresas de Transporte de Mercancías por carretera que, entre las distintas clasificaciones profesionales que señala, se encuentra la de “ayudante o mozo especializado”. Ha de tenerse en cuenta que se trata de una clasificación que se enfoca desde las empresas de transporte de mercancías incluidas en su ámbito de aplicación y de su distinto personal contratado; su definición se refiere a un trabajador por cuenta ajena, por lo que simultáneamente a la formación específica que deba recibir en función del ADR, el titular de la actividad que lo contrate también tendrá el deber de formarle en la prevención de riesgos laborales merced a la LPRL. Por tanto, esta regulación del II Acuerdo General está alejada del trabajador autónomo.

Sin embargo, al tratarse de un Acuerdo de eficacia general y a nivel nacional, como es lógico también se incluyen aquellas empresas individuales de las que el titular es un transportista autónomo y cuenta con asalariados a su cargo, por consiguiente, esta figura de ayudante también servirá de apoyo para aquellos conductores contratados por el transportista autónomo. De cualquier forma, este II Acuerdo General dentro del Grupo que denomina como Personal de Movimiento –en el que también incluye al conductor–, define al ayudante o mozo especializado como el « (...) que tiene adquirida una larga práctica en la carga y la descarga de vehículos y movimiento y clasificación de mercancías, realizándolos con rapidez y aprovechamiento de espacio y seguridad. Manejará los terminales de radiofrecuencia o cualquier otro medio técnico que, con la misma finalidad, se utilicen en las empresas para la clasificación y manipulación de la mercancía y demás operaciones», añadiendo que «cuando forme parte de la dotación de un vehículo ayudará al conductor en todas las incidencias<sup>236</sup> que puedan originarse durante el servicio y llevará la

---

<sup>236</sup> La otrora norma UNE 81902:1996 EX “Prevención de riesgos laborales. Vocabulario” definía como incidente: «cualquier suceso no esperado ni deseado que no dando lugar a pérdidas de la salud o lesiones a las personas, pueda ocasionar daños a la propiedad, equipos, productos o al medio ambiente, pérdidas de la producción o aumento de las responsabilidades legales». En

*documentación de las mercancías, encargándose de la carga y descarga de éstas y de su recogida o entrega a los clientes, debiendo entregar a su jefe inmediato, al término del servicio, la documentación debidamente cumplimentada. Deberá efectuar los trabajos necesarios, ayudando al conductor, para el correcto acondicionamiento del vehículo y protección de las mercancías». Asimismo, «le corresponde, previa la preparación necesaria, el manejo de los aparatos elevadores, grúas y demás maquinaria para carga y descarga de vehículos en almacén o agencia y movimiento de mercancías en éstos, salvo la descrita para el Mozo especializado-carretillero, excepto de forma esporádica y no cotidiana; es decir, siempre que no se excedan los límites establecidos en el Estatuto de los Trabajadores para la reclamación de la categoría superior, seis meses en un año u ocho meses en dos años, con la formación adecuada, en aplicación de la movilidad funcional de superior categoría». Finalmente, «podrá encomendársele que asuma la responsabilidad y el control de las cargas y/o descargas de vehículos».*

Según esta cita literal, se observa que el ayudante no asume tareas de conducción, simplemente se limita a ayudar al conductor en las tareas complementarias del transporte de mercancías peligrosas: carga y descarga, acondicionamiento del vehículo, protección de las mercancías y la posesión de la documentación<sup>237</sup> obligatoria en la cabina del vehículo. Con estos mimbres, su presencia junto con el conductor profesional, en términos preventivos de riesgos laborales está más que justificada dado que dispone de formación suficiente y adecuada relativa a la carga y descarga y al manejo de los equipos y maquinaria para llevar a cabo estas operaciones con unos mínimos de seguridad.

A estos efectos, la planificación de la actividad preventiva de la empresa de transporte deberá tener en consideración la participación de estos sujetos dado que los riesgos a los que se enfrentan no difieren en absoluto de los que puede padecer el conductor con ocasión del transporte por carretera –si forma parte de la dotación del vehículo– así como de las maniobras de carga y descarga de las mercancías peligrosas y en caso de que se accidentes o en visos de que se materialicen, la adopción de las medidas de prevención y de emergencia.

Se entiende que los ayudantes harán su función de respaldo para el conductor profesional durante las operaciones de carga y descarga que correspondan, salvo pacto en contrario, al transportista o porteador, esto es: en los servicios de carga fraccionada con arreglo a la LOTT (art. 22.3), puesto que en este tipo

---

esta línea, en caso de producirse una incidencia durante el transporte en la carretera, el ayudante junto con el conductor se pondrán en contacto inmediatamente con Protección Civil para dar información del mismo. No cabe duda que su presencia favorece el carácter de inmediatez para la rápida actuación de los agentes actuantes y la posterior solución del incidente.

<sup>237</sup> Documentación específica relativa a las mercancías peligrosas atinente a la carta de porte, instrucciones escritas, certificado de aprobación del vehículo para el transporte a realizar (en caso de carecer de él o de llevarlo caducado trae consigo para el transportista y cargador como responsables de una infracción muy grave –art. 140.25.2, LOTT y art. 197, ROTT–). Así, como también en general está considerado como infracción muy grave: «No llevar a bordo del vehículo los documentos de transporte o acompañamiento o no indicar en éstos la mercancía peligrosa transportada» (art. 140.25.4, LOTT).

de servicios en los cuales, resultan necesarias operaciones previas de manipulación, grupaje, clasificación, etc. las operaciones de carga y descarga y, en todo caso, la estiba y desestiba de las mercancías peligrosas; la descarga de combustibles exclusivamente utilizados para usos domésticos, entendiéndose como tal el destinado al calentamiento de agua sanitaria, calefacción y cocinas (art. 27, RD 551/2006 y 10.3, CGC) así como; en aquellos otros casos que el cargador o el destinatario expresen en el contrato de transporte la responsabilidad del transportista en las operaciones de carga y descarga.

Así las cosas, al igual que el titular de la empresa de transporte debe adoptar las medidas precisas para que los conductores sean informados sobre las características especiales de los vehículos y tengan la formación exigida en la normativa vigente, también tienen la obligación de hacer trasladar tal información a los ayudantes (art. 4, RD 551/2006). Relativo a la formación, asunto sumamente importante en esta actividad tan peligrosa, *«cuando la operación de transporte precise ayudante a bordo del vehículo, la empresa por cuya cuenta actúa acreditará documentalmente que los ayudantes han recibido la formación adecuada para la operación que se les ha encomendado»* (art. 6, RD 551/2006). En caso de no ser así la empresa obligada a tener Consejero de Seguridad es decir, aquella que bien transporta mercancías peligrosas o realiza operaciones de carga y descarga de las mismas, será objeto de la debida sanción. En concreto, según el artículo 141.24.11 de la LOTT y correlativo 198.24 del ROTT está considerado como infracción grave: *«No proporcionar a los trabajadores que intervienen en el manejo de mercancías peligrosas la formación adecuada para prevenir riesgos ocasionales»*. Siendo la autoridad competente para sancionarla debidamente, aquellos órganos que legal o reglamentariamente la tengan atribuida (art. 146, LOTT) que, en nuestro caso, corresponde a la Inspección del Transporte Terrestre cuyo cometido consiste en garantizar el cumplimiento de las normas reguladoras del transporte terrestre y de las actividades complementarias y auxiliares del mismo. Ello no obsta, sin embargo, a que la empresa de transporte pueda incurrir en otras sanciones de ámbito laboral, como puede ser el incumplimiento de formar en este mismo sentido a los trabajadores en términos de prevención de riesgos laborales. En este caso, si el personal dependiente de la mencionada Inspección descubre hechos que pudiesen ser constitutivos de infracción de la normativa reguladora de otros sectores, especialmente en lo referente al ámbito laboral, lo pondrá en conocimiento de los órganos competentes en función de la materia de que se trate (art. 32.5, LOTT). Y viceversa, es decir, si con ocasión de que otros órganos competentes observen infracciones de las normas de ordenación de los transportes terrestres, lo pondrá en conocimiento en este caso, de la Inspección de Transporte Terrestre. En definitiva, con ello, se persigue la coordinación sancionadora, de modo que tanto la Inspección de Trabajo en términos laborales como la Inspección de Transporte Terrestre en la materia de transporte deberán prestarse la asistencia activa y cooperación que resulte necesaria al efecto.

#### **7.7. Personal encargado de acometer las operaciones de carga y descarga de las mercancías peligrosas en los centros o instalaciones establecidas al efecto.**

La figura del personal responsable de las actividades de carga y descarga en los centros o instalaciones adecuadas al efecto, es sumamente importante puesto que sobre todo, una efectiva operación de carga y estiba redundará en una mayor seguridad para el posterior transporte por carretera y que las mercancías cargadas no resulten un inconveniente por su incorrecta colocación en el vehículo –cabe recordar la inestabilidad de muchas de las mercancías peligrosas–.

Así, una actividad diligente y bajo unos patrones mínimos de seguridad en las instalaciones del cargador implica una mayor seguridad para el conductor encargado de transportar esta clase de mercancías. Sin embargo, con ocasión de realizar estas operaciones de carga y descarga, este personal se encuentra ante evidentes riesgos potenciales que, pese aparentemente pueden resultar menos trascendentes que el propio transporte, resultan muy peligrosos para el bienestar del personal encargado de realizar estas operaciones. En efecto, las operaciones de carga y descarga son tratadas como tal y se incluyen en el ámbito de aplicación de la normativa específica (ADR y RD 551/2006).

De modo general, las empresas en sus instalaciones debidamente acondicionadas, cargan productos que fabrican o distribuyen y residuos que producen, mientras que descargan materias primas para utilizar en el proceso de fabricación, combustibles, para el funcionamiento de maquinaria, vehículos o bien calefacción, productos de limpieza y desinfección tanto para maquinaria como para instalaciones y, por último, productos terminados, para su distribución y ventas; la manipulación de todos ellos implica la aparición manifiesta de riesgos para la seguridad y salud de los sujetos responsables de cargarlos y descargarlos. Hay que recordar que en algunos casos las operaciones de carga y descarga corresponden, bien al cargador o remitente y destinatario<sup>238</sup> respectivamente, bien al porteador<sup>239</sup> (art. 22, LOTT). Generalmente, salvo que expresamente se pacte lo contrario, el cargador es quien realiza las operaciones de carga, correspondiendo por defecto a la empresa destinataria de la mercancía peligrosa, las operaciones de descarga; ambas empresas por manejar mercancías peligrosas deberán designar a su vez al Consejero de Seguridad que posteriormente se analizará. Por esta razón, resulta habitual que el personal dependiente de estas empresas sea quien deba acometer estas operaciones de carga y descarga.

No obstante, el porteador o transportista –que actúa por su propia cuenta y coincide con el conductor o el transportista por medio de sus conductores dependientes– también puede participar activamente en estas operaciones tal y

---

<sup>238</sup> Lo que acontece en los servicios de transporte de mercancías por carretera de carga completa, salvo pacto en contrario (art. 22.2, LOTT), es decir, en esta clase de servicios, las operaciones de carga de las mercancías a bordo de los vehículos, así como las de descarga de éstos, serán por cuenta, respectivamente, del cargador o remitente y del consignatario, salvo que expresamente se pacte otra cosa antes de la efectiva presentación del vehículo para su carga o descarga. Igual régimen será de aplicación respecto de la estiba y desestiba de las mercancías.

<sup>239</sup> Serán por cuenta del porteador o transportista en los servicios de carga fraccionada, es decir, aquellos en los que resulten necesarias operaciones previas de manipulación, grupaje, clasificación, etc., las operaciones de carga y descarga, salvo que expresamente se pacte otra cosa y, en todo caso, la estiba y desestiba de las mercancías (art. 22.3, LOTT).

como hemos mencionado anteriormente. Así, incurre en responsabilidad en estas tareas primeramente en los servicios de transporte de carga fraccionada, así como cuando exista un pacto en contrario en el que la norma general del cargador y del destinatario quede sin efecto, siendo el transportista quien se responsabilice de la seguridad durante estas operaciones –no suele ser una práctica habitual<sup>240</sup>–. Ésta última circunstancia, debe quedar clarificada en el contrato de transporte de formularse para así, previamente el porteador sepa escoger al conductor idóneo y competente para acometer estas operaciones. Asimismo, nominativamente, en atención al RD 551/2006 (art. 27) y a las CGC (10.3) el transportista será responsable salvo pacto en contrario, de la descarga de combustibles exclusivamente utilizados para usos domésticos, entendiéndose como tal el destinado al calentamiento de agua sanitaria, calefacción y cocinas. De cualquier forma, el conductor, en todo momento que acceda a los lugares de carga del envío que se encuentren en un almacén, depósito, obra o establecimiento comercial o industrial, deberá cumplir las instrucciones que, en su caso, le sean previamente impartidas por el cargador o el expedidor en relación con el acceso y salida, circulación interior y colocación del vehículo, siendo, en caso contrario, el transportista (como empresa) responsable de los daños que, como consecuencia de su incumplimiento, pudieran ocasionarse a las personas o a las edificaciones, instalaciones o cosas ubicadas en dicho recinto (4.2, CGC). Asimismo, en torno a la manipulación del vehículo para su carga o descarga, al conductor también le corresponde realizar tareas en el mismo o sus elementos, a fin de posibilitarla en su caso o de asegurar la integridad del envío durante su transporte, tales como desentoldado y entoldado, desmontaje o montaje de cartolas, etc., serán de cuenta del porteador, si bien el cargador o el expedidor deberá poner a su disposición los medios personales o materiales necesarios para ayudarle a ejecutar dichas operaciones (4.15, CGC –manipulación del vehículo para su carga–; 6.9, CGC –manipulación del vehículo para su descarga–)

Así, asumiendo estas particularidades del transportista en estas operaciones, lo que es cierto es que por norma general suelen ser los trabajadores de estas empresas cargadoras y descargadoras que realizan estas actividades. En este sentido, este personal actúa bajo la dependencia en cada caso, de las empresas cargadoras de mercancías peligrosas y de las descargadoras que, habitualmente, suelen coincidir con la parte destinataria que aparece en el contrato de transporte terrestre. La exposición de los riesgos durante estas actividades es idéntica para todo el personal con independencia de su tipo de vinculación con la empresa cargadora o descargadora. No en vano, pueden actuar bajo un contrato laboral para la empresa, o bien, cabe la opción que estas empresas (cargadora y destinataria), acudan externamente mediante la subcontratación con otras empresas o, en su caso, mediante el recurso a la contratación a través de Empresas de Trabajo Temporal (en adelante, ETT). Según estas opciones, en vistas a la aplicación de la LPRL como es sabido, los trabajadores de una relación laboral disfrutan de los derechos preventivos de la misma norma, en cambio, en supuestos de subcontratación, en los que

---

<sup>240</sup> MARTÍN BLANCO, A., “El Consejero de Seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera: aplicabilidad a las operaciones de carga y descarga”, Revista “Seguridad y Medio Ambiente”, Fundación MAPFRE, núm. 123 (tercer trimestre 2011), pág. 56.

concurran en el mismo centro de carga y descarga trabajadores de varias empresas –incluyendo también al trabajador autónomo analizado con anterioridad–, existan o no relaciones jurídicas entre ellas, éstas tendrán que cooperar en la aplicación de la normativa sobre prevención de riesgos laborales con arreglo al mencionado artículo 24 de la LPRL. Con esta finalidad, establecerán los medios de coordinación<sup>241</sup> que sean necesarios en cuanto a la protección y prevención de riesgos laborales y la información sobre los mismos a sus respectivos trabajadores. Particularmente, el empresario titular de la instalación de carga o de descarga, además, deberá adoptar las medidas necesarias para que aquellos otros empresarios que desarrollen actividades en su centro de trabajo reciban la información y las instrucciones adecuadas, en relación con los riesgos existentes al centro de trabajo y con las medidas de protección y prevención correspondientes, así como sobre las medidas de emergencia a aplicar, para su traslado a sus respectivos trabajadores (art. 24.2, LPRL).

En este sector de actividad, habitualmente, los transportistas por cuenta propia o TRADE's suelen realizar actividades en los locales de las empresas clientes. Fruto de ello y siendo consciente del peligro que entraña para el bienestar físicos de los autónomos la realización de estas operaciones de carga y descarga, el legislador nacional a través del Real Decreto 1225/2006, de 27 de octubre que modifica el ROTT, como aspecto más significativo, en el ámbito sociolaboral, extiende a los conductores autónomos las protecciones que, en materia de seguridad y salud en el trabajo y prevención de riesgos laborales, resulten, en su caso, de aplicación a los conductores por cuenta ajena en la realización de operaciones de carga y descarga de los vehículos. De esta forma, esta modificación sobrevino en la actual redacción del artículo 4.3 del ROTT quedando de la siguiente manera: *«de acuerdo con la disposición final primera de la LETA y el art. 3 de la LPRL y, en ejecución de lo que se dispone en el apartado 5 del art. 22 de la LOTT, la normativa de seguridad y salud en el trabajo y de prevención de riesgos laborales relativa a las operaciones de carga, estiba, desestiba y descarga aplicable a los conductores profesionales por cuenta ajena de vehículos para cuya conducción se precise permiso de la clase "C+E" será asimismo de aplicación a los conductores profesionales por cuenta propia o autónomos de esta clase de vehículos»*. Por todo ello, las empresas

<sup>241</sup> Como tales –según el artículo doctrinal de Derecho Laboral llevado a cabo por FARRÉS MARSINACH, X. *“Principales obligaciones laborales en la subcontratación de obras y servicios”*, Origen: Noticias Jurídicas, junio 2008– sin perjuicio de los que la normativa, la negociación colectiva o las empresas concurrentes en el centro de trabajo puedan establecer al efecto, se consideran como medios de coordinación, entre otros, cualesquiera de los siguientes. Medios de coordinación: sin perjuicio de lo que la normativa, la negociación colectiva o las empresas concurrentes en el centro de trabajo puedan establecer al efecto, se considerarán como medios de coordinación, entre otros, cualesquiera de los siguientes: a) el intercambio de información y de comunicaciones entre las empresas concurrentes; b) la celebración de reuniones periódicas entre las empresas concurrentes; c) la celebración de reuniones periódicas entre los comités de seguridad y salud de las empresas concurrentes o, en su defecto, entre los delegados de prevención de las mismas; d) la impartición de instrucciones; e) el establecimiento conjunto de medidas específicas de prevención de los riesgos existentes al centro de trabajo que puedan afectar a los trabajadores de las empresas concurrentes o de procedimientos o protocolos de actuación; f) la presencia en el centro de trabajo de los recursos preventivos de las empresas concurrentes o bien, ; g) la designación de unas o más personas encargadas de la coordinación de las actividades preventivas.



relacionadas con esta actividad, sobretodo cargadoras y/o descargadoras de mercancías peligrosas que contraten autónomos para realizar estas operaciones, deben realizar un trato unificado de protección y prevención en estos términos sin importar la relación laboral que les una con los trabajadores.

En suma este último precepto, junto con el artículo 24 de la LPRL suponen un cierto alivio para los trabajadores autónomos que realicen estas operaciones, sin embargo aún así, su protección resulta escasa en comparativa con los trabajadores que realizan las mismas operaciones pero al abrigo de un contrato laboral.

En otro orden de cosas, en el supuesto del concurso de la ETT en la actividad, ha de advertirse que por las características del sector en el que existen empresarios que son a la par conductores, no es frecuente que el transportista intermedie con una ETT ya que, éste al fin y al cabo se convertirá en un trabajador que prestará un servicio a un tercero (empresa cargadora o destinataria). Sin embargo, en caso de hacerse efectiva esta intermediación, el conductor dispondría de un contrato temporal de trabajo no establecido con la empresa en que vaya a realizar estas operaciones, sino con la ETT; contrato entre la ETT y la empresa principal denominado como: de puesta a disposición. A estos efectos, se antoja básico que la ETT realice un curso formativo acerca de las peculiaridades de las tareas a realizar en torno a las operaciones de carga y descarga puesto que según dispone la Ley de Empresas de Trabajo Temporal<sup>242</sup> a tenor de su artículo 12.3 la ETT deberá asegurarse de que el trabajador, previamente a su puesta a disposición de la empresa usuaria en cuestión, posee la formación teórica y práctica en materia de prevención de riesgos laborales necesaria para el puesto de trabajo a desempeñar, teniendo en cuenta su cualificación y experiencia profesional y los riesgos a los que vaya a estar expuesto.

En caso contrario, deberá facilitar dicha formación al trabajador, con medios propios o concertados, y durante el tiempo necesario, que formará parte de la duración del contrato de puesta a disposición, pero será en todo caso previo a la prestación efectiva de los servicios. A tal efecto, la celebración de un contrato de puesta a disposición sólo será posible para la cobertura de un puesto de trabajo respecto del que se haya realizado previamente la preceptiva evaluación de riesgos laborales, conforme a lo dispuesto en los artículos 15.1 b) y 16 de la LPRL, que redundan en la necesaria evaluación de los riesgos laborales de la empresa de todos aquellos riesgos particulares que pueden sufrir los trabajadores durante estas operaciones, los cuales, se irán ahondando en la presente investigación.

En definitiva, con independencia de su vinculación con la empresa cargadora o descargadora, todo el conjunto de los trabajadores que participan en estas actividades se encuentran bajo los mismos riesgos; simplemente por manejar mercancías peligrosas serán objeto de protección por parte del ADR. Por esta

---

<sup>242</sup> Aprobada por la Ley 14/1994, de 1 de junio que regula las ETT. BOE 2 junio 1994. Siendo modificada a su vez, por la Ley 29/1999, de 16 de julio. BOE 17 julio 1999.

razón, estas empresas desarrollaran sus obligaciones que le correspondan sin tener en cuenta la procedencia o vinculación de los trabajadores que dispone para llevarlas a cabo. Para ello, deberán formarles de manera apropiada a su desempeño y responsabilidad durante las operaciones de carga y, en supuestos de manipular materias y objetos explosivos y/o materias radiactivas (clases 1 y 7 ADR) la formación deberá ser específica y apropiada a las características de estas mercancías peligrosas. Así, las empresas deberán formar a su distinto personal apropiadamente en relación con la protección frente a los explosivos y materias radiactivas, incluyendo las precauciones a observar para limitar su exposición ocupacional y la exposición de otras personas que pudieran ser afectadas por las actividades que ellos realicen.

A su vez, vinculado con esta formación apropiada, al margen de la situación particular de los autónomos, con arreglo a la LPRL, según se ha detallado, en caso de que estas empresas asuman con su propio personal la actividad que a ellas les competen, en cumplimiento del deber de protección de los trabajadores, deberán garantizar que cada cargador/descargador que designe posee una formación teórica, práctica, suficiente y adecuada en materia preventiva acorde a la actividad a desarrollar (art. 19, LPRL)

#### 7.7.1. El personal de movimiento ex II Acuerdo General para las Empresas de Transporte de Mercancías por Carretera.

Particularizando en el ámbito laboral, dadas las ocasiones en que el transportista como empresa de transporte puede ser responsable de llevar a cabo las operaciones de carga y descarga de mercancías peligrosas, interesa destacar, nuevamente el II Acuerdo General para las Empresas de Transporte de Mercancías por Carretera en el que se regulan las condiciones de trabajo y empleo del trabajador del transporte.

Ateniendo a la distinta clasificación profesional del personal por cuenta ajena que trabaja para las empresas de transporte, a los que simultáneamente se les aplica el contenido preventivo de la LPRL, se puede nombrar el siguiente personal de movimiento cuyas condiciones de trabajo se relacionan directamente con las operaciones de carga y descarga: encargado de almacén, jefe de equipo, mozo especializado-carretillero, ayudante o mozo especializado, auxiliar del almacén-basculero y mozo. Todas estas categorías profesionales, junto la del conductor analizado (conductor y conductor-mecánico) forman parte del personal de movimiento regulado en el artículo 16 del II Acuerdo y deben ser objeto de evaluación de los riesgos laborales a los que se pueden encontrar los trabajadores encuadrados en las mismas. En líneas generales, sus funciones gravitan en torno al movimiento, clasificación y arrastre de mercancías en las instalaciones de la empresa o fuera de las mismas, incluido el mantenimiento de los vehículos.

Desde esta perspectiva, por tanto, se encuentran las siguientes clasificaciones profesionales que tienen incidencia en mayor o menor medida, en estas operaciones de carga y descarga de las mercancías peligrosas:

**“Jefe de Equipo:** Es el empleado que (...) reuniendo condiciones prácticas para dirigir un grupo de obreros y de especialistas, se ocupa de la carga o descarga de vehículos, de la ordenación de recogidas y repartos y del despacho de las facturaciones en cualquier modalidad del transporte, atendiendo las reclamaciones que se produzcan, y dando cuenta diaria de la marcha del servicio a su Jefe inmediato (...).”

Como se observa, se ocupa de la carga y descarga de vehículos, por lo que el trabajador bajo esta definición de Jefe de Equipo, es un sujeto proclive a padecer accidentes o incidentes durante la manipulación de las mercancías peligrosas y, como tal, debe ser tratado y valorado en la planificación de la actividad preventiva de la empresa de transporte.

**“Ayudante o Mozo Especializado:** Es el que tiene adquirida una larga práctica en la carga y la descarga de vehículos y movimiento y clasificación de mercancías, realizándolos con rapidez y aprovechamiento de espacio y seguridad. Manejará los terminales de radiofrecuencia o cualquier otro medio técnico que, con la misma finalidad, se utilicen en las empresas para la clasificación y manipulación de la mercancía y demás operaciones. Cuando forme parte de la dotación de un vehículo ayudará al Conductor en todas las incidencias que puedan originarse durante el servicio y llevará la documentación de las mercancías, encargándose de la carga y descarga de éstas y de su recogida o entrega a los clientes, debiendo entregar a su jefe inmediato, al término del servicio, la documentación debidamente cumplimentada. Deberá efectuar los trabajos necesarios, ayudando al Conductor, para el correcto acondicionamiento del vehículo y protección de las mercancías. Le corresponde, previa la preparación necesaria, el manejo de los aparatos elevadores, grúas y demás maquinaria para carga y descarga de vehículos en almacén o agencia y movimiento de mercancías en éstos, salvo la descrita para el Mozo especializado-carretillero, excepto de forma esporádica y no cotidiana; es decir, siempre que no se excedan los límites establecidos en el Estatuto de los Trabajadores para la reclamación de la categoría superior, seis meses en un año u ocho meses en dos años, con la formación adecuada, en aplicación de la movilidad funcional de superior categoría. Podrá encomendársele que asuma la responsabilidad y el control de las cargas y/o descargas de vehículos”.

Quizá, ésta sea la figura más importante en nuestro sentido, dado que equivale al ayudante del conductor de mercancías peligrosas mencionado con anterioridad merced al artículo 2 i) del Real Decreto 551/2006 (toda persona que acompañe al conductor con la finalidad de realizar o asistirle en las maniobras de carga, descarga y para tomar las medidas necesarias en situaciones de emergencia). Así por tanto, en las empresas cargadoras o descargadoras en las que deba realizar el conductor estas operaciones auxiliares, se ayudará de esta figura estando el transportista obligado al igual que con el conductor, a informarle por un lado sobre las características especiales de los vehículos y, a formarle por otro, según exige la normativa vigente (ADR).

**“Mozo especializado-carretillero:** *Es el trabajador que, además de las funciones asignadas a la categoría de Ayudante y/o Mozo Especializado, realiza el manejo de carretillas elevadoras frontales, trilaterales y retráctiles”.*

En virtud de la LPRL (art. 19), todos los trabajadores deben tener una formación específica en los riesgos que conlleva su trabajo. Por ello, dado que el uso de estas carretillas puede provocar la aparición de unos riesgos laborales, es obligatoria una formación adecuada y suficiente en el uso y manejo de estas carretillas. A su vez, desde la vertiente formativa en este mismo aspecto, también incide el Real Decreto 1215/1997, de 18 de julio (BOE 7 agosto 1997) por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo. Según reza esta norma, los trabajadores que empleen máquinas para mover cargas, deben recibir una formación teórica y práctica suficiente, para manejar las mismas sin peligro alguno.

En efecto, para acceder a esta categoría es necesario una formación previa (posesión previa del trabajador del carnet de operador de carretillas expedido por entidad acreditada) suficiente y adecuada a la utilización de carretillas elevadoras, así como el manejo de éstas como elemento cotidiano de su jornada de trabajo por un período superior a seis meses durante un año o a ocho durante dos años. Para esta tarea, manejará los terminales de radiofrecuencia o cualquier otro medio técnico que, con la misma finalidad, se utilicen en las empresas para la clasificación y manipulación de la mercancía y demás operaciones. No hay duda que la formación en el manejo de estas carretillas resulta básica, puesto que existe un elevado índice de siniestralidad (vuelco de la misma carretilla, mala colocación y caída de objetos a distinta altura, etc.) dentro de la industria en torno a la maquinaria empleada en la carga, almacenaje, manejo o descarga de mercancías. Tal es así, que conducir una carretilla sin haber recibido una formación teórica y práctica, suficiente y adecuada con arreglo a la LPRL, la empresa de transporte será objeto de una cuantiosa sanción económica. Tras la publicación del Real Decreto 306/2007, de 2 de marzo<sup>243</sup> en virtud de la LISOS (art. 12 infracciones graves): aquellos incumplimientos de las obligaciones en materia de formación pueden llegar a suponer al titular de la actividad, una multa económica mínima de 2.046 euros hasta alcanzar los 40.985 euros.

**“Auxiliar de Almacén-Basculero:** *Se clasifica en esta categoría al que, a las órdenes del Encargado de almacén, recibe la mercancía; efectúa el pesaje de la misma, la etiqueta y precinta o introduce en contenedores o la ordena como se le indique. Hará el removido de las mercancías situándolas debidamente una vez clasificadas, encargándose asimismo de mantener limpio el local y de la vigilancia de las mercancías que se almacenan o guardan en él. Manejará los terminales de radiofrecuencia o cualquier otro medio técnico que, con la misma finalidad, se utilicen en las empresas para la clasificación y manipulación de la mercancía y demás operaciones”.*

---

<sup>243</sup> Por el cual se actualiza las cuantías de las sanciones establecidas en el texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social, aprobado por el RD Legislativo 5/2000, de 4-8-2000. BOE 19 marzo 2007.

De esta categoría profesional desde la vertiente preventiva, simplemente cabe destacar la limpieza del local que se ajusta a la disposición del Real Decreto 486/1997, de 14 de abril por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en los lugares de trabajo (BOE 23 abril 1997) al establecer en su anexo II un epígrafe dedicado al orden, limpieza y mantenimiento. Mantener limpios los centros de la empresa de transporte de objetos o de líquidos que puedan ser deslizantes, puede evitar accidentes o incidentes ya que, el lugar donde puntualmente puedan realizarse operaciones con mercancías peligrosas debe ser acorde y adecuado, habida cuenta de las propiedades inherentes de la carga manipulada.

*“Mozo: Es el operario cuya tarea, a realizar tanto en vehículos como en instalaciones fijas, requiere fundamentalmente la aportación de esfuerzo físico y atención, sin que exija destacada práctica o conocimiento previo, habiendo de efectuar, si se le encomienda, la recogida o entrega de mercancías, cuya documentación acreditativa entregará al término del servicio a quien corresponda. Manejará los terminales de radiofrecuencia o cualquier otro medio técnico que, con la misma finalidad, se utilicen en las empresas para la clasificación y manipulación de la mercancía y demás operaciones”.*

Esta categoría profesional como puede observarse requiere un esfuerzo físico, por lo que en atención a su actividad, el empresario deberá evaluar los riesgos a los que se puede enfrentar el mozo, consecuentemente, según la norma específica que desarrolla la LPRL en torno a cargas y manipulación: Real Decreto 487/1997, de 14 de abril<sup>244</sup> por el cual, se regula en España la carga física que puede soportar los trabajadores durante la manipulación de cargas (con riesgos de padecer sobre todo dolores dorso-lumbares)

En resumen, son el conjunto de categorías profesionales que pueden acogerse los distintos trabajadores por cuenta ajena dentro de las empresas de transporte y, de las cuales, se relacionan directamente con las operaciones de carga y descarga. Todas ellas, suponen una exigencia para el titular de la actividad dado que según las características de los puestos de trabajo, debe evaluar los mismos y adoptar las medidas pertinentes en materia preventiva siguiendo los preceptos que la LPRL como tal, impone a todo empleador para sus empleados. Son sujetos a padecer accidentes de diversa consideración por el manejo de unas mercancías peligrosas por lo que ha de hacerse hincapié y cumplir taxativamente al margen de las obligaciones que el ADR impone al transportista como participante de la actividad, con el contenido que la norma preventiva le marca.

## **7.8. Consejero de Seguridad.**

---

<sup>244</sup> Establece las disposiciones mínimas de seguridad y salud relativas a la manipulación manual de cargas que entrañe riesgos, en particular dorso-lumbares, para los trabajadores. BOE 23 abril 1997.

Entre los distintos sujetos participantes en la actividad del transporte de mercancías peligrosas y desde la perspectiva preventiva, destaca sobremanera el Consejero de Seguridad. Como se ha señalado, el Real Decreto 1566/1999 de 8 de octubre, regula en España la existencia de esta figura para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable (BOE 20 octubre 1999). Norma a través de la cual, el legislador incorpora a nuestro conjunto normativo, la Directiva 96/35/CE<sup>245</sup> a cuyo efecto, regula la obligación de cualquier empresa cuya actividad comporta el transporte de mercancías peligrosas o las operaciones de embalaje, carga, llenado o descarga, ligadas a dicho transporte, de designar a uno o varios Consejeros de Seguridad en función del modo de transporte y de las mercancías transportadas. En apretada síntesis, este Real Decreto 1566/1999 –siguiendo el mandato de la Directiva así como también, del ADR que regula esta figura en su apartado 1.8.3<sup>246</sup>–, recoge las funciones encomendadas a los mismos así como la cualificación profesional exigida y el procedimiento a seguir para evaluar la formación requerida<sup>247</sup>. Paralelamente a esta norma, la reglamentación básica en nuestro país para el transporte de mercancías peligrosas por carretera (RD 551/2006) realiza una mención especial a esta figura en su artículo tercero, según el cual *«Las empresas que reglamentariamente deban designar un Consejero de Seguridad para el transporte, carga o descarga de mercancías peligrosas, facilitarán a éste toda la información necesaria y le dotarán de los medios precisos para el desarrollo de sus funciones. Igualmente, tomarán conocimiento de los informes que emita en el cumplimiento de sus obligaciones»*.

En una actividad tan peligrosa, la presencia de esta figura en la empresa resulta fundamental dado que su función principal consiste en la prevención específica en la actividad del transporte de las mercancías peligrosas y en sus actividades anteriores y posteriores al mismo (carga y descarga). Indudablemente, desde la proyección preventiva de la presente investigación, ha de hacerse hincapié en esta figura, dado que su presencia en las empresas que transporten y/o manipulen mercancías peligrosas se torna básica ante la

<sup>245</sup> Por la que realizaba la designación y cualificación profesional de consejeros de seguridad para el transporte por carretera, por ferrocarril o por vía navegable de mercancías peligrosas (DOL 19 junio 1996). Actualmente se encuentra derogada por la Directiva 2008/68/CE, de 24 de septiembre (DOL 30 septiembre 2008).

<sup>246</sup> De esta forma, al margen de lo dispuesto en la normativa comunitaria y nacional, de modo simultáneo el ADR señala en idénticos términos, la obligación por parte de cualquier empresa cuya actividad comporte el transporte de mercancías peligrosas por carretera, o las operaciones de embalaje, de carga, de llenado o de descarga relacionadas con estos transportes, de designar a uno o a varios consejeros de seguridad, encargados de ayudar en la prevención de riesgos para las personas, los bienes o el medio ambiente, inherentes a estas actividades. A tal efecto, el ADR determina las obligaciones de esta figura, bajo la responsabilidad del jefe de la empresa, de investigar por cualquier medio y promover cualquier acción, dentro de los límites de las actividades relacionadas con la empresa, para facilitar la ejecución de estas actividades respetando las disposiciones aplicables y en condiciones óptimas de seguridad.

<sup>247</sup> En puntos posteriores se realizará un análisis pormenorizado de la formación y capacitación exigida así como las materias y exámenes que debe llevar a cabo toda persona que desee ejercer la actividad profesional de Consejero de Seguridad. En efecto, en paralelo a este Real Decreto se aprueba la Orden FOM/605/2004, de 27 de febrero, de capacitación profesional de los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable (BOE 9 marzo 2004).

necesidad más que acuciante de prevenir los evidentes riesgos laborales propios de esta actividad. Consecuentemente, la persona que ejerza como tal para la empresa –en cada caso, de transporte, cargadora o descargadora–, esta encargada de contribuir a la prevención de los riesgos inherentes que se derivan con motivo de estas actividades para las personas, los bienes o el medio ambiente.

Debe subrayarse este aspecto específico y concreto de la actividad de transporte y/o carga y descarga de las mercancías peligrosas puesto que esta figura está alejada de la normativa preventiva reflejada en la LPRL y sus normas de desarrollo. Dicho de otra forma, el empresario que designa a este trabajador como Consejero de Seguridad, únicamente cumple con su deber según impone la norma nacional al efecto, lo cual, no le exime de su cumplimiento alternativo en materia preventiva para los trabajadores que tiene a su cargo. Únicamente resulta relevante esta figura en términos específicos de la actividad concreta que determina el ADR. En efecto, la Disposición adicional cuarta del Real Decreto 1566/1999 señala la posible concurrencia con la aplicación de la legislación sobre riesgos laborales. Así, lo dispuesto en la presente norma, no afecta a la aplicación de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de riesgos laborales y sus normas de desarrollo (LPRL). Razón por la cual, la participación de esta figura refuerza la vertiente preventiva de toda aquella empresa que trabaje con mercancías peligrosas, con el importante añadido de que su actividad y su designación, son independientes del cometido general del empresario relativo a las medidas preventivas reguladas en la LPRL por disponer de trabajadores asalariados para llevar a cabo su actividad. No obstante, tanto esta figura como el conjunto de deberes preventivos que la LPRL impone al empresario, redundan en un mismo propósito, es decir, imbrican en la consecución del mismo fin: proteger la seguridad y salud de los trabajadores implicados en la actividad.

Asumiendo esta consideración y clarificando sus cometidos principales, según afirma el legislador, en términos globales, éstos consisten en buscar los medios necesarios y promover acciones que faciliten a las empresas obligadas la ejecución de las actividades de transporte y de carga y descarga de mercancías peligrosas, con sujeción a la normativa aplicable y en condiciones de seguridad. Sin embargo, este imperativo europeo para las empresas mencionadas en torno a la designación de esta figura, se excepciona con arreglo al artículo 3 del Real Decreto 1566/1999, a aquellas empresas cuyas actividades implicadas sean los transportes de mercancías peligrosas efectuados por medios de transporte pertenecientes a las Fuerzas Armadas o la Guardia Civil o que estén bajo la responsabilidad de éstas, o bien, cuyas actividades implicadas afecten a cantidades limitadas, por cada unidad de transporte, situadas por debajo de los límites establecidos por el ADR (1.1.3.6). Desde este mismo prisma, con el objeto de reconocer qué empresas y qué actividades están obligadas a nombrar a uno o varios Consejeros de Seguridad se pueden nombrar, aquellas cuyas actividades se relacionen, por ejemplo, con la fabricación de abonos, insecticidas, estaciones de servicio, empresas de productos cerámicos, etc.

Básicamente, por empresas –siempre que no desarrollen actividades por las que se exime la participación de esta figura– que deben tener bajo su cargo a

un Consejero de Seguridad se entiende a las empresas que solicitan transportar mercancías peligrosas (expedidoras), que cargan las mismas (cargador), que envasan o embalan mercancías peligrosas (embalador), que transportan (transportista) o que reciben en sus locales mercancías peligrosas y las descargan (destinatario).

En supuestos de incumplimientos a estos efectos, estas empresas<sup>248</sup> que estando obligadas a disponer de Consejero de Seguridad, carezcan de esta figura o que la persona que ejerza como tal, no se encuentre habilitada para la materia o actividad de que se trate, su titular será objeto de una infracción muy grave según la LOTT (art. 140.25.21). Esto no hace más que evidenciar la importancia de su designación en términos preventivos para la actividad; este incumplimiento acarrea una sanción económica importante (desde los 2.001 a 3.300 euros).

Para poder ejercer profesionalmente bajo la figura de Consejero de Seguridad, se exige a la persona que desee ejercer como tal una capacitación específica que se obtiene tras la superación previa de un examen (teórico y práctico) sobre las obligaciones que le corresponden. A tenor del artículo 4 del Real Decreto 1566/1999, se regula la designación de esta persona dentro de una empresa, que podrá ejercer las funciones de Consejero, siempre que cumpla con los requisitos exigidos por la norma, señalando las distintas posibilidades en torno a quién puede ser consejero. Así, puede ser el propio titular o el director de la empresa; los miembros del personal de la empresa designados por el titular o el director de aquélla o bien; las personas no pertenecientes a la empresa o dependientes de entidades, empresas o instituciones públicas o privadas, que estén unidas a la empresa por una relación contractual, convenio o cualquier otra fórmula de colaboración para desarrollar dichas actividades.

Esto es importante tenerlo claro puesto que, poniendo el caso de un transportista autónomo que lleve a cabo su actividad y cuente con trabajadores a su cargo, puede corresponderle a él mismo –si así lo decide– ejercer también como Consejero de Seguridad. Incluso, la misma empresa, puede nombrar como Consejero al responsable de seguridad o al responsable de prevención de riesgos laborales siempre que ésta persona haya obtenido con anterioridad el título oficial de Consejero que requieran las actividades de la empresa.

Generalmente, las empresas grandes que manejan un gran volumen de mercancías peligrosas optan por formar a un Consejero interno, en cambio, las

---

<sup>248</sup> En atención al art. 9 del RD 1566/1999, de 8 de octubre, deben comunicar a la Dirección General de Transportes por Carretera y al órgano competente de la Comunidad Autónoma en la que radique su actividad principal, el número e identidad de sus consejeros y las áreas de gestión que, en su caso, tuvieran encomendadas. En caso contrario, es decir, cuando la empresa no comunique a los órganos competentes la identidad de los consejeros de seguridad, incurrirá en una infracción leve con arreglo a la LOTT (art. 142.16.2). Además de esto, deben verificar que las personas designadas como Consejeros reúnan los requisitos exigidos en el presente Real Decreto y sus normas de desarrollo, como también deben someterse a las inspecciones que, al objeto de verificar el cumplimiento de lo dispuesto en este Real Decreto, se realicen por la Administración pública competente (Inspección Transporte Terrestre).



empresas que el transporte de mercancías peligrosas no forma parte de la actividad principal suelen optar por acudir externamente a un Consejero.

De cualquier forma, con independencia de quien designe la empresa, ésta persona debe superar un examen que junto a sus distintas modalidades<sup>249</sup>, así como las convocatorias, la estructura de los ejercicios y los correspondientes certificados de aptitud, vienen determinados por la Orden/FOM/605/2004, de 27 de febrero sobre la capacitación profesional de los Consejeros de Seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable (BOE 9 marzo 2004) –objeto de un posterior estudio–. Así, toda vez que obtenga el certificado oficial acorde a la categoría de la mercancía que la empresa transporte o maneje y al tipo de transporte que realice (ferrocarril, vía navegable o por carretera como es nuestro caso), la persona podrá ejercer profesionalmente la actividad al disponer de conocimientos suficientes sobre los riesgos inherentes al transporte de mercancías peligrosas, así como los relacionados con las disposiciones legislativas, reglamentarias y administrativas.

Seguidamente, conviene en particular, señalar las distintas funciones concretas del Consejero, que se complementan con el código de buenas prácticas del publicado por el Ministerio de Fomento<sup>250</sup>. En concreto, el conjunto de obligaciones del Consejero, vienen determinadas por la norma nacional (art. 7, RD 1566/1999) cuyo contenido, se predica de las funciones recogidas en el ADR (1.8.3.3) para esta figura. Así, se detallan a continuación, las obligaciones que debe asumir todo Consejero de Seguridad:

- a) Examinar el cumplimiento por la empresa de las reglas aplicables al transporte de mercancías peligrosas;
- b) Asesorar a la empresa en las operaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas;
- c) Redactar un informe anual destinado a la dirección de la empresa, sobre las actividades de la misma relativas al transporte de mercancías peligrosas, en el que se recogen datos atinentes a las cantidades totales cargadas, transportadas o descargadas. Este informe debe ser remitido anualmente por la empresa a la Administración y, con arreglo al ADR,

---

<sup>249</sup> Existen cinco especialidades diferentes de Consejero de Seguridad para el transporte por carretera: Clase 1: "Explosivos"; Clase 2: "Gases"; Clase 7: "Radiactivos"; Hidrocarburos: "UN 1202 - gasóleo, UN 1203 - gasolina, UN 1223 - queroseno, UN 3475 - mezcla de etanol y gasolina o mezcla de etanol y combustible para motores, y el combustible de aviación clasificado en los núms. UN 1268 ó UN 1863 y, por último; una especialización distinta para el resto de las materias incluidas en las clases: 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 8 y 9.

<sup>250</sup> Se puede conocer su contenido íntegro en su misma página *web* (en su apartado de mercancías peligrosas y perecederas) del cual, cabe destacar entre sus distintas obligaciones, la atinente a examinar el cumplimiento de las normas en las empresas en el que el Consejero, no solamente debe comprobar que se cumplen las específicas del ADR, si no que debe examinar todas aquellas normas aplicables en cada momento, por lo tanto, puede servir de puente de información para el empresario en el momento en que observe que no cumple con sus deberes establecidos en la LPRL.

debe conservarse durante 5 años<sup>251</sup> y estar a disposición de las autoridades nacionales, si lo solicitan. La norma faculta al Ministro de Fomento para determinar el contenido mínimo de este informe anual. Con arreglo a esta facultad, se publicó la Orden de Fomento 2924/2006, de 19 de septiembre<sup>252</sup>. Dicho informe anual, –en virtud del artículo 9 c) del RD 1566/1999, de 8 de octubre– debe ser remitido por la empresa de transporte en cada caso, durante el primer trimestre del año siguiente, al órgano competente de la Comunidad Autónoma en donde se encuentre radicada la sede social de la empresa, con independencia del lugar de realización de las operaciones de carga, descarga o transporte de las mercancías peligrosas. Dicho informe se conservará durante cinco años.

- d) Realizar el informe de sucesos en caso de accidentes. Cuando se produce un accidente en el curso de una operación de transporte o de carga o descarga de mercancías peligrosas del que se derivan perjuicios a las personas, a los bienes o al medio ambiente, el Consejero de Seguridad debe redactar un informe<sup>253</sup> del accidente destinado a la dirección de la empresa para la que dependa o, cuando proceda, a una autoridad pública local, después de haber recogido todos los datos útiles para este fin. A tal fin, el Consejero debe redactar un parte de accidente y hacérselo llegar a la dirección de la empresa de transporte en virtud del artículo 8 del mencionado Real Decreto 1566/1999. De igual forma, colaborará, cuando sea requerido, especialmente en estos casos de accidentes con las autoridades de las Administraciones públicas competentes. Estos informes realizados por el Consejero de Seguridad serán remitidos por la dirección de la empresa, en un plazo no superior a treinta días naturales, a la Dirección General de Transportes por Carretera o a la Dirección General de Ferrocarriles en su caso, al Ayuntamiento del término municipal donde se hubiera producido el suceso y al órgano competente de la Comunidad Autónoma en cuyo territorio hubiera tenido lugar el accidente. Del mismo modo que en la función anterior relativa al informe anual, el artículo 8.4 del Real Decreto

---

<sup>251</sup> El incumplimiento consistente en este precepto, es decir, que la empresa obligada a tener consejero de seguridad no haya conservado los informes anuales durante este plazo legalmente establecido y no lo haya remitido a los órganos competentes, el titular de la misma será objeto de sanción muy grave en virtud de la tipificación contenida en el art. 140.25.23 de la LOTT y su Reglamento de desarrollo (art. 197.25, ROTT).

<sup>252</sup> Por la que se regula el contenido mínimo del informe anual para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable. BOE 26 septiembre 2006. Sustituye a tal efecto íntegramente a la anterior Orden de 11 de enero de 2001 y sus anexos.

<sup>253</sup> El cual no sustituirá a los informes que la empresa deba cumplimentar de conformidad con las normas reguladoras del transporte de mercancías peligrosas o cualquier otra legislación internacional, comunitaria, nacional, autonómica o local. A su vez, estos informes –tras la modificación realizada por el RD 551/2006, de 5 de mayo en su disposición primera– deben ser remitidos por la dirección de la empresa, en un plazo no superior a treinta días naturales, a la Dirección General de Transportes por Carretera, al Ayuntamiento del término municipal donde se hubiera producido el suceso y al órgano competente de la Comunidad Autónoma en cuyo territorio hubiera tenido lugar el accidente. De no remitirse este informe de partes de accidentes, cuando ello resulte obligatorio será motivo de la imposición de una sanción económica a la empresa obligada a tener consejero de seguridad (infracción muy grave, art. 140.25.22, LOTT).

1566/1999 permite que por medio de una Orden del Ministerio de Fomento se determine el contenido mínimo de estas partes de accidentes. En este sentido, la Directiva 89/391 CEE, de 12 de julio<sup>254</sup>, relativa a la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y salud de los trabajadores en el trabajo (Directiva marco transpuesta al Derecho español a través de la LPRL), recogía la necesidad de proceder a la armonización de los datos relativos a los accidentes de trabajo lo que condujo a la publicación de la Orden de 16 de diciembre 1987 por la que se establecieron modelos para notificar los accidentes de trabajo y se regulaba el procedimiento para su cumplimentación y tramitación. Sin embargo, dada la evidente modernización<sup>255</sup> de las relaciones de los ciudadanos con las Administraciones Públicas a través de las técnicas electrónicas, informáticas y telemáticas, en la actualidad esta materia se encuentra regulada por la Orden TAS/2926/2002, de 19 de noviembre<sup>256</sup> a través de la cual se sustituyen los modelos oficiales correspondientes al parte de accidente de trabajo, a la relación de accidentes de trabajo ocurridos sin baja médica y a la relación de altas o fallecimientos de accidentados, establecidos por la Orden de 16 de diciembre de 1987. Finalmente, entrelazando esta obligación relativa a los accidentes, partes de accidentes y juntamente con la realización de los informes de actividad, el artículo 7.3 del RD 1566/1999 exige al Consejero que colabore especialmente en estas materias objeto de su función siempre que sea requerido por las autoridades de las Administraciones públicas competentes. Así pues, deberá colaborar con la Inspección de Transporte Terrestre en lo relativo a las normas reguladoras de la actividad, así como también con la Inspección de Trabajo que pueda acudir al centro de la empresa y le requiera para investigar asuntos desde la perspectiva laboral o preventiva.

Pero las funciones del Consejero son más amplias; el Consejero deberá encargarse, igualmente, de la comprobación de los procedimientos y prácticas siguientes en relación con las actividades implicadas (art. 7.2, RD 1566/1999, coincidentes salvo pequeños detalles con las que señala el ADR en su apdo. 1.8.3.3):

- a) Los procedimientos encaminados a la observancia de las reglas sobre identificación de las mercancías peligrosas transportadas;

---

<sup>254</sup> DOL 29 junio 1989.

<sup>255</sup> Efectuada con carácter general por la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (BOE 27 noviembre 1992), y desarrollada, en esta materia por el RD 263/1996, de 16 de febrero, por el que se regula la utilización de las mencionadas técnicas por la Administración General del Estado (derogado por el RD 1671/2009, de 6 de noviembre, que desarrolla parcialmente la Ley 11/2007, de 22-6-2007, de acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos. BOE 18 noviembre 2009).

<sup>256</sup> La cual establece nuevos modelos para la notificación de los accidentes de trabajo y posibilita su transmisión por procedimiento electrónico. BOE 21 noviembre 2002. Concretamente, se permite las notificaciones de estos accidentes a través del Sistema de Declaración Electrónica de Accidentes de Trabajo (Delt@), accesible desde la dirección electrónica <https://www.delta.mtas.es>.

- b) La valoración de las necesidades específicas relativas a las mercancías peligrosas, en la adquisición de medios de transporte;
- c) Los procedimientos que permitan comprobar el material utilizado para el transporte de mercancías peligrosas o para las operaciones de carga o descarga;
- d) Que el personal implicado de la empresa haya recibido una formación adecuada y que dicha formación figura en su expediente. Esta comprobación resulta providencial para el devenir de la actividad, de esta forma comprobará en cada caso, que el conductor y el personal responsable de llevar a cabo las actividades de carga y descarga están capacitados para poder realizar bajo unos mínimos de seguridad su actividad. Todo ello, al margen de la formación que puedan recibir en prevención de riesgos laborales, correspondiendo esta tarea a su empleador por ser sujeto obligado de este cumplimiento. No obstante, el Consejero de Seguridad, según lo mencionado en el código de buenas prácticas, puede comprobar también que estos trabajadores disponen de la formación preventiva de los procesos generales de la empresa así como de la específica de su actividad profesional.
- e) La aplicación de procedimientos de urgencia adecuados en caso de accidentes o incidentes que pueden afectar a la seguridad durante el transporte de mercancías peligrosas o durante las operaciones de carga o descarga;
- f) La realización de análisis y, en caso necesario, la elaboración de partes sobre los accidentes, incidentes o infracciones graves que se hubiesen comprobado en el curso del transporte de mercancías peligrosas, o durante las operaciones de carga o descarga;
- g) La aplicación de medios adecuados para evitar la repetición de accidentes, incidentes o infracciones graves;
- h) La observancia de las disposiciones legales y la consideración de las necesidades específicas relativas al transporte de mercancías peligrosas en lo referente a la elección y utilización de subcontratistas o terceros intervinientes;
- i) La comprobación de que el personal encargado del transporte de mercancías peligrosas o de la carga y descarga de dichas mercancías dispone de procedimientos de ejecución y de consignas detalladas;
- j) La realización de acciones de sensibilización acerca de los riesgos ligados al transporte de mercancías peligrosas o a las operaciones de carga o descarga de dichas mercancías;
- k) La aplicación de procedimientos de comprobación con objeto de garantizar la presencia, a bordo de los medios de transporte, de los

documentos y de los equipos de seguridad que deban acompañar a los transportes, y la conformidad de dichos documentos y equipos con la normativa;

- l) La aplicación de procedimientos de comprobación con objeto de garantizar la observancia de las reglas relativas a las operaciones de carga y descarga.
- m) *(A todas ellas, se añade pero en este caso, merced a las funciones recogidas en el ADR para esta figura: la existencia del plan de protección previsto en su apartado 1.10.3.2).*

En definitiva, su presencia es sumamente importante dado que a través de esta figura, el empresario que transporte y/o manipula mercancías peligrosas puede apoyarse en el Consejero de Seguridad para cumplir con su cometido específico según las normas reglamentarias del transporte de mercancías peligrosas así como y, lo más importante, por medio del Consejero, el titular consigue unas pautas mínimas y un modo de proceder de sus trabajadores bajo una valoración de sus puestos de trabajo en la tarea de la evitación de la aparición de riesgos laborales.

### **7.9. Fabricantes, importadores y suministradores de sustancias químicas y de equipos de trabajo.**

Los fabricantes, importadores y suministradores de los vehículos a utilizar en el transporte de mercancías peligrosas deben asegurar, en atención al artículo 41 de la LPRL, que éstos no constituyan una fuente de peligro para el trabajador, siempre que sean instalados y utilizados en las condiciones, forma y para los fines recomendados por ellos.

Siguiendo este cauce, a efectos de lo dispuesto por el Real Decreto 1388/2011, de 14 de octubre<sup>257</sup>, a los fabricantes, importadores, suministradores y propietarios se les imponen una serie de obligaciones en torno a los equipos a presión transportables<sup>258</sup>, utilizados para el transporte de mercancías peligrosas según en cada caso, para introducirlos o comercializarlos. Así, los fabricantes de estos equipos a presión transportables, cuando los introduzcan

---

<sup>257</sup> Regula los aparatos a presión y dicta las disposiciones de aplicación de la Directiva 2010/35/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16-6-2010, sobre equipos a presión transportables y por la que se derogan las Directivas 76/767/CEE, de 27-7-1976, 84/525/CEE, de 17-9-1984, 84/526/CEE, de 17-9-1984, 84/527/CEE, de 17-9-1984 y 1999/36/CE, de 29-4-1999. BOE 15 octubre 2011.

<sup>258</sup> Se entienden en virtud del ADR (capítulo 6.2), todos los recipientes a presión, así como, en su caso, sus válvulas y demás accesorios. Dentro de la misma concepción de equipos a presión transportables se entienden las cisternas, los vehículos/vagones en batería, los CGEM, así como, en su caso, sus válvulas y demás accesorios, tal como se incluyen en el capítulo 6.8 del ADR. Por último, basta puntualizar que se entiende que entre los equipos a presión transportables quedan incluidos los cartuchos de gas (núm. ONU 2037) y excluidos los aerosoles (núm. ONU 1950), los recipientes criogénicos abiertos, las botellas de gas para aparatos respiratorios, los extintores de incendios (núm. ONU 1044), los equipos a presión transportables exentos con arreglo al punto 1.1.3.2 del ADR y los equipos a presión transportables exentos de los requisitos en materia de construcción y ensayo de embalajes con arreglo a las disposiciones especiales del punto 3.3 del mismo Acuerdo.

en el mercado, han de asegurarse que se han diseñado, fabricado y documentado de conformidad con los requisitos establecidos en el ADR y en la citada norma reglamentaria. Por el contrario, los importadores de los exclusivamente deben introducir en el mercado del territorio nacional equipos a presión transportables que sean conformes con el ADR y con el citado Real Decreto, al igual que los distribuidores<sup>259</sup> que solamente han de comercializar en el mercado del territorio nacional equipos a presión transportables que sean conformes con ADR y con el presente real decreto. Por su parte, los propietarios están obligados a no comercializarlo o utilizarlos cuando tengan motivos para creer que un equipo a presión transportable no es conforme con el ADR, incluidos los requisitos relativos a los controles periódicos, o con el citado Real Decreto. Además, desde un prisma preventivo y evitar de este modo accidentes, cuando el equipo a presión transportable presente un riesgo, el propietario informará de ello al fabricante o al importador o al distribuidor, así como al órgano competente de su Comunidad Autónoma en materia de industria.

Del mismo modo, pero esta vez para aquellos fabricantes, importadores y suministradores de sustancias consideradas como peligrosas y que deban de ser transportadas por carretera, se encuentran obligados a confeccionar las denominadas como fichas de seguridad, tal y como se regula en el Real Decreto 717/2010, de 8 de junio, sobre clasificación, envasado y etiquetado de sustancias y preparados peligrosos<sup>260</sup>.

Estas fichas contienen información relativa al producto, sus componentes, su peligrosidad, instrucciones a utilizar en caso de accidentes y deben ser entregadas a los usuarios profesionales del mismo, que a su vez, se encuentran obligados a tenerlas a su disposición en el supuesto de requerimiento de las autoridades competentes. Se debe decir que la ficha de seguridad no acompaña necesariamente al transporte, sino al producto, cuando proceda. Por el contrario, la expedición de estas fichas de seguridad para los residuos no está regulada por lo que su clasificación para el transporte la deberá realizar el productor de los mismos con arreglo a las disposiciones contenidas en el ADR.

Tal y como se recoge en la LPRL (art. 41), los fabricantes, importadores y suministradores de productos y sustancias químicas de utilización en el trabajo están obligados a envasar y etiquetar los mismos de forma que se permita su conservación y manipulación en condiciones de seguridad y se identifique claramente su contenido y los riesgos para la seguridad o la salud de los trabajadores que su almacenamiento o utilización comporten.

Para ambos casos, deberán a su vez, suministrar la información de la utilización correcta por los trabajadores de estas sustancias con las

---

<sup>259</sup> Antes de comercializar un equipo a presión transportable, los distribuidores comprobarán que lleve el marcado Π, y que vaya acompañado del certificado de conformidad y de la dirección de contacto mencionada en el art. 6, apdo. 3, del presente real decreto. Este tipo de marcado Π indica que el equipo a presión transportable cumple los requisitos aplicables de evaluación de la conformidad establecidos en el ADR y en el presente real decreto.

<sup>260</sup> BOE 8 junio 2010.

correspondientes medidas preventivas y riesgos laborales que conlleven su uso normal o su empleo inadecuado. Circunstancias a tener en cuenta para los trabajadores que manejen las sustancias peligrosas y para los conductores que las trasladen por carretera. En cuanto a estos últimos, dada la estructura de los sujetos que participan en el sector: un gran porcentaje son trabajadores autónomos, en virtud de la Ley 20/2007, de 11 de julio, por la que se aprueba el Estatuto del Trabajo Autónomo<sup>261</sup> (art. 8.5, LETA) cuando estos trabajadores autónomos deban operar con maquinaria, equipos, productos, materias o útiles proporcionados por la empresa para la que ejecutan su actividad profesional, pero no realicen esa actividad en el centro de trabajo de tal empresa, ésta asumirá las obligaciones concernientes a la obligación mencionada del artículo 41<sup>262</sup> LPRL.

No sólo recoge la LPRL obligaciones para estos sujetos, sino que también, el Reglamento número 1907/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se aprobó el REACH<sup>263</sup>, aprobado el 18 de diciembre de 2006, mediante el que se regula el registro, la evaluación, la autorización y la restricción de las sustancias y los preparados químicos, con el objetivo de garantizar un elevado nivel de protección de la salud humana y del medio ambiente, así como la libre circulación de sustancias en el mercado interior, se enumeran una serie de actuaciones que deben llevar a cabo los fabricantes y/o importadores para cumplir los requerimientos del preregistro de sustancias: a) clasificar, envasar y etiquetar las sustancias y mezclas comercializadas; b) notificar a la Agencia Europea de Sustancias y Mezclas Químicas (ECHA) las clasificaciones de las mismas y los elementos de la etiqueta si no han sido presentados antes; c) estar informados de nuevos datos sobre información técnica y científica que pueda afectar a la clasificación de las sustancias y mezclas, y actuar y actualizar en consecuencia y, por último; d) presentar una propuesta a la Autoridad Competente del Estado Miembro donde se comercializa en caso de que se disponga de nueva información que implique un cambio en la clasificación y el etiquetado armonizados de una sustancia. Tener disponible toda la información durante al menos 10 años.

---

<sup>261</sup> Publicado en el BOE 12 julio 2007. Conocida esta Ley bajo las siglas: LETA.

<sup>262</sup> Por la que los fabricantes, importadores y suministradores deberán proporcionar a los empresarios, y éstos recabar de aquéllos, la información necesaria para que la utilización y manipulación de la maquinaria, equipos, productos, materias primas y útiles de trabajo se produzca sin riesgos para la seguridad y la salud de los trabajadores, así como para que los empresarios puedan cumplir con sus obligaciones de información respecto de los trabajadores –en este caso, autónomos–. A mayor abundamiento a este respecto, puede acudir a: GARCÍA NINET, I. (dir.), MORENO CÁLIZ, S. (coord.), *Manual de Prevención de Riesgos Laborales (Seguridad, higiene y salud en el Trabajo)*, Editorial Atelier Libros Jurídicos, Barcelona, tercera edición (2012), págs. 275-285.

<sup>263</sup> Es el acrónimo de Registro, Evaluación y Autorización de Sustancias Químicas. A estas tres etapas se añade la de Restricción, mediante la cual se puede limitar el uso, producción o comercialización de una sustancia.

## **CAPÍTULO SEGUNDO**

### **FORMACIÓN EN MATERIA PREVENTIVA: FORMACIÓN GENERAL Y ESPECÍFICA**

#### **1. FORMACIÓN GENERAL EN MATERIA PREVENTIVA DE LOS SUJETOS IMPLICADOS EN LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA Y EN LAS OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA DE ÉSTAS.**

El precepto formativo en prevención de riesgos laborales establecida en el artículo 19 de la LPRL por el cual, el empleador participante en la actividad en su cumplimiento del deber de protección, debe garantizar que cada trabajador reciba una formación teórica y práctica, suficiente y adecuada, en materia preventiva, se torna como fundamental en una actividad en la que la forma de proceder durante la conducción en la carretera, como durante las operaciones de carga y descarga de las mercancías peligrosas en los centros habilitados para ello, depende en mayor medida de las aptitudes y capacidades de los trabajadores participantes en el sector. Indudablemente, el factor formativo es uno de los más importantes para ayudar a reducir los índices de siniestralidad en el sector. Aunque desgraciadamente hoy en día se vea como un gasto debido en parte a la escasa cultura preventiva que existe en la gran mayoría de sectores de actividad, lo cierto es que la formación ha de ser vista por el titular de la empresa usuaria del transporte como una inversión, precisamente por ayudar a la seguridad y salud de sus trabajadores que repercute sin duda alguna, en su propio beneficio empresarial.

Desde este prisma preventivo, el transportista, cargador o descargador que cuente con trabajadores asalariados debe formar a sus trabajadores tanto al inicio de la actividad que desarrolle como periódicamente cuando se produzcan cambios en los equipos de trabajo o debidos a la introducción de medidas tecnológicas que, en el sector del transporte de mercancías peligrosas –donde los vehículos y los equipos de trabajo están en continua modernización–, resulta muy probable que aparezcan.

Como es lógico, los riesgos a los que se puede enfrentar el conductor de mercancías peligrosas en la carretera, difieren enormemente de los que puede sufrir el personal de almacén en sus tareas de colocación, estiba o desestiba de las mercancías peligrosas del vehículo.



Por esta razón, la formación preventiva ha de centrarse en cada caso, en el puesto de trabajo de los trabajadores participantes así como, adaptarse a la evolución de los riesgos y a la aparición de otros nuevos y repetirse periódicamente, si fuera necesario. En resumidas cuentas, « (...) *no sólo se trata de un derecho del trabajador (con el consiguiente deber de seguimiento, aprovechamiento y cumplimiento), sino también de un deber del empresario, y que, por ello, la formación que se imparta (teórica y práctica) no debe suponer ningún tipo de coste para los trabajadores; de ahí que la formación deba llevarse a cabo, siempre que sea posible, dentro de la jornada de trabajo, y si no es posible hacerlo dentro de la jornada, habrá que hacerlo fuera de ésta, pero este tiempo deberá después descontarse de las horas de trabajo, en el bien entendido que esta posibilidad es configurada por la LPRL como supletoria*<sup>264</sup>».

De este contenido de la LPRL, en nuestro particular, al igual que se establece en materia preventiva han de destacarse las variables relativas a la personalización y a la periodicidad en la formación de estos trabajadores que van muy unidas a la formación que, alternativamente, merced a las normas reglamentarias del transporte de mercancías peligrosas (Capítulo 1.3 y 8.2, ADR), deben recibir las personas empleadas de los participantes del sector para responder eficazmente a las exigencias de su campo de actividad durante el transporte de mercancías peligrosas. En efecto, la formación preventiva debe reciclarse y ser periódica además de específica y singular para cada uno de los puestos de trabajo tal y como el ADR recoge afirmando que el personal debe haber recibido una formación detallada, exactamente adaptada a sus deberes y responsabilidades. Asimismo, añade una formación en materia de seguridad que al igual que la formación en términos preventivos, estriba en recibir una formación de los riesgos y peligros que presentan las mercancías peligrosas, que deberá ser adaptada a la gravedad de los riesgos de los daños o de exposición en que se pueda incurrir en caso de incidente durante el transporte de mercancías peligrosas por carretera, incluyendo también la carga y descarga de éstas. En suma, esta formación dispensada por el empleador participante en la actividad –máxime por los peligros inherentes en la actividad– según el ADR (1.3.2.3), debe tener como objeto «*sensibilizar al personal sobre los procedimientos a seguir para la manipulación en condiciones de seguridad y los procedimientos de emergencia*» además de «*ser completada periódicamente mediante cursos de reciclaje para tener en cuenta los cambios en la reglamentación*».

Por tanto, se observa una paridad de criterios entre la formación recogida en la LPRL y el ADR que provoca que una y otra se complementen en el mismo fin de dotar de una formación suficiente y adecuada a los trabajadores de esta actividad, la cual cosa, no quiere decir que el cumplimiento de la LPRL exima al titular el cumplimiento de la formación específica que establece el ADR, ni viceversa, es decir, una y otra gravitan en un mismo objetivo: una en términos de formación en términos de prevención de riesgos laborales en general y, otra

---

<sup>264</sup> GARCÍA NINET, I. (dir.), MORENO CÁLIZ, S. (coord.), «Manual de Prevención de Riesgos Laborales (Seguridad, higiene y salud en el Trabajo)», Editorial Atelier Libros Jurídicos, Barcelona, tercera edición (2012), pág. 156.

también en formación en prevención de riesgos pero enfocada a la actividad propia del transporte de mercancías peligrosas.

En paralelo a esta formación, aunque esta vez sirve para ejercer la profesión, según se avanzó con anterioridad, para acceder a la actividad de transportista de mercancías, la LOTT (art. 43) exige como requisito indispensable a los futuros titulares de la autorización de transporte público, la posesión de unos conocimientos necesarios para el ejercicio de la actividad que se traducen en un certificado de capacitación profesional, de modo que la empresa a realizar el traslado de mercancías por carretera no se puede entender si su titular no ha obtenido con carácter previo, aparte de otros requisitos, una certificación de capacitación profesional. No sólo para el titular de la empresa de transporte de mercancías u operador de transporte –que desee contratar servicios de transporte de mercancías que, después materialmente lleva a cabo otra persona o empresa–, debe obtener una autorización habilitante, el conductor de estas mercancías peligrosas y el Consejero de Seguridad, deben obtener un certificado de aptitud profesional en cada caso para ejercer la actividad el cual, con arreglo también al carácter periódico de la formación en prevención de riesgos laborales, debe renovarse periódicamente.

Esta especial intervención normativa en lo relativo al aspecto formativo del profesional de la actividad, justifica la peligrosidad de la actividad del transporte de mercancías peligrosas y las operaciones de carga y descarga de éstas. A la necesaria obtención por parte de la persona que desee optar a ejercer la actividad principal o las auxiliares o complementarias del transporte de mercancías peligrosas por carretera del certificado de capacitación profesional (CCP) que le permite adquirir la autorización administrativa de transporte (público o privado complementario) antes examinada, nos encontramos con una reforzada exigencia formativa de todos los sujetos involucrados en la actividad (cargador, destinatario, consejero de seguridad, transportistas o porteadores, conductores, ayudantes o mozos de almacén). Esta formación es, además, especialmente importante habida cuenta del elevado grado de modernización que existe en el ejercicio de la profesión y la aparición de nuevos riesgos lo que exige, que estas personas estén debidamente formadas<sup>265</sup> para que respondan a las exigencias de su campo de actividad y se clarifiquen los distintos niveles de responsabilidad que puedan surgir durante esta actividad tan problemática. Con ocasión de esta formación y generalizando los distintos responsables de dispensarla, básicamente las empresas de transporte deberán formar a sus conductores, las empresas cargadoras a sus operarios de carga de mercancías peligrosas y las destinatarias o consignatarias a su distinto personal responsable de desempeñar las tareas de descarga; todas ellas, sin dejar de lado, la formación general que impone el artículo 19 de la LPRL desde un prisma preventivo. En otro orden de cosas, alejado de la responsabilidad de estas empresas de formar a sus distintos empleados, se les suma la obligación –simplemente por transportar y/o manipular estas mercancías en unas ciertas cantidades–, de

---

<sup>265</sup> Con el fin de incentivar la formación concreta en relación con el transporte por carretera, el Ministerio de Fomento mediante la Orden FOM/803/2012, de 30 de marzo (BOE 19 abril 2012) convoca ayudas al respecto con cargo a la dotación presupuestaria del «Programa de apoyo a instituciones y entidades sin fines de lucro relacionadas con el transporte por carretera».

designar a uno o varios Consejeros de Seguridad en el seno de sus empresas, los cuales, como se detallará entre sus funciones se encuentra la de comprobar que los trabajadores disponen de la formación requerida por el ADR, aunque bien es cierto, también pueden comprobar el cumplimiento de su empleador de la materia relativa a otras normas, como en este caso, la LPRL, por lo que podrá aconsejarle de cumplir con su cometido formativo a tenor del artículo 19, como de los restantes deberes que dispone el empresario en su tarea de velar por la seguridad y salud de sus trabajadores.

Sin duda, la participación conjunta de todos estos sujetos encaminada al cumplimiento de la normativa preventiva y específica del transporte de mercancías peligrosas, coadyuvará a una disminución de los posibles accidentes que puedan ocurrir durante la actividad. En líneas generales, las empresas cargadoras, como propietarias de las mercancías y encargadas de cargarlas al vehículo, deberán formar e instruir a sus empleados en las operaciones de carga. Por su parte, el destinatario (empresa consignataria) al recibir las mercancías en sus instalaciones y ser por norma general el responsable de acometer las operaciones de descarga al igual que la empresa cargadora o expedidora en su caso, deberá formar a sus empleados en estas tareas. Ambas empresas, además simultáneamente, deberán cumplir con toda la normativa atinente a estas tareas específicas con ocasión de la norma cristalizada en Real Decreto 487/1997, de 14 de abril<sup>266</sup> que, como desarrollo de la LPRL, regula en nuestro país la carga física que puede soportar estos operarios durante la manipulación de cargas (con riesgos de padecer sobre todo dolores dorso-lumbares<sup>267</sup>).

En una temática en la que se está tratando de valorar la salud de las personas durante una actividad tan peligrosa, en términos formativos, ha de tratarse en estas empresas a las personas en sentido global, es decir, de modo humanamente sensible desde la perspectiva preventiva sin discernir entre trabajadores asalariados o por cuenta ajena ya que, los conductores de estos vehículos que transportan cargas consideradas como peligrosas por el ADR se encuentran, con independencia de su relación laboral, ante multitud de peligros tanto en la carretera como en las instalaciones o centros habilitados para la carga y descarga de las mercancías peligrosas. Esta lógica se ve refrendada en el conjunto normativo tanto del ADR –como por extensión del Real Decreto 551/2006 a nivel nacional<sup>268</sup>–, aplicables tanto a los trabajadores autónomos como a los trabajadores por cuenta ajena; esto no es de extrañar puesto que en el sector específico del transporte de mercancías, como se ha ido reiterando existe un gran número de autónomos que actúan bajo la configuración de

---

<sup>266</sup> Establece las disposiciones mínimas de seguridad y salud relativas a la manipulación manual de cargas que entrañe riesgos, en particular dorso-lumbares, para los trabajadores. BOE 23 abril 1997.

<sup>267</sup> Esta clase de dolores afectan a los trabajadores a la columna vertebral y pueden ser de origen artrósico. Es una de las dolencias más extendidas en el sector siendo uno de los motivos principales de bajas laborales provocados por una manipulación manual de cargas pesadas y a unas malas posturas empleadas.

<sup>268</sup> Efectivamente, la norma nacional tomando como referencia directa del ADR, define al transportista como la persona física o jurídica que asume la obligación de realizar el transporte, contando a tal fin con su propia organización empresarial por lo que, es de significar, que también incluye al empresario individual que actúa por cuenta propia.

empresario individual, sin olvidar la figura del transportista que actúa como TRADE.

Esta dualidad en la protección queda fuera de toda duda ya que, en caso de hacer una diferenciación nos encontraríamos ante un vacío de protección para la seguridad y salud a favor de todo el conjunto de personas que por cuenta propia y por medio de su vehículo transportan esta clase de carga. No obstante, en términos formativos de prevención de riesgos laborales a nivel nacional, como bien es sabido, la LPRL<sup>269</sup> solamente se aplica a los trabajadores objetos de un contrato laboral por lo que los autónomos se encuentran desamparados en esta materia sumamente importante para su bienestar personal. No obstante, debe puntualizarse el derecho que tiene el trabajador autónomo respecto de la LPRL (art. 24, coordinación de actividades empresariales) en el momento en que accede a los centros de carga y descarga de las empresas para las que trabaja ya que, en el deber de cooperación de las empresas y del autónomo, éste segundo tiene derecho a ser informado de los riesgos a los que se puede enfrentar en concurrencia con los demás trabajadores del centro de trabajo, así indirectamente, pese a que la LPRL no señala nada al respecto, para que pueda ejercer este derecho eficazmente y que pueda asimilar esta información facilitada por el empresario en torno a los posibles riesgos a los que se puede enfrentar, debe disponer previamente de una formación mínima en prevención de riesgos laborales.

Pese a ello, es indudable esta carencia de sensibilidad del legislador español. Sin embargo, este hecho, en nuestro terreno específico, se intentó endulzar con una guía publicada a través del INSHT “*Guía Práctica de Riesgos y Medidas Preventivas para Autónomos en el Sector del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera*” que a todas luces resulta muy básica y esquemática que, si bien sirve de base para unos conocimientos preventivos mínimos a favor de los autónomos, está lejos de convertirse en una regulación firme y convincente para su protección jurídica-preventiva, máxime cuando el autónomo con motivo de su actividad de conducción –como en su caso, de operario simultáneo de la carga y descarga de mercancías peligrosas– se encuentra sujeto a unos riesgos tan peligrosos, por la naturaleza inherente de las distintas nueve clases mercancías peligrosas las cuales, atienden a sus características químicas y, en especial, a su grado de peligrosidad.

Desde esta misma perspectiva formativa centrada en el trabajador objeto de contrato laboral en el sector, destaca en el ámbito nacional para los trabajadores de las empresas de transporte, la publicación del II Acuerdo General.

---

<sup>269</sup> A tenor de su art. 19, exclusivamente dirigido a los trabajadores dependientes y por cuenta del empleador se señala la obligación por parte del empresario de garantizar que cada trabajador reciba una formación teórica y práctica, suficiente y adecuada, en materia preventiva, tanto en el momento de su contratación, cualquiera que sea la modalidad o duración de ésta, como cuando se produzcan cambios en las funciones que desempeñe o se introduzcan nuevas tecnologías o cambios en los equipos de trabajo. La formación deberá estar centrada específicamente en el puesto de trabajo o función de cada trabajador, adaptarse a la evolución de los riesgos y a la aparición de otros nuevos y repetirse periódicamente, si fuera necesario.

Entre las disposiciones de este II Acuerdo General –que se aplican a los trabajadores de las empresas y, por tanto no a los autónomos del sector, a diferencia respecto del ulterior y originario Acuerdo suscrito a fecha 20 de octubre de 1997<sup>270</sup>, el actual recoge la obligatoriedad de las empresas de transporte sujetas al mismo, a realizar o bien ayudar (económicamente) a la formación de sus asalariados, de forma que gracias a esta formación se incluye la correspondiente al CAP de reciclaje del conductor así como, la relativa a la obtención del carnet de mercancías peligrosas (ADR) de todos sus trabajadores. Se ha mencionado que se obliga a las empresas a realizar o a abonar la formación a sus empleados, lo cual significa que atendiendo al tamaño de la empresa, serán impartidos por las mismas empresas de transporte o bien, acudirán externamente a un servicio de prevención ajeno (más bien será esta segunda opción por la gran mayoría de pequeñas y medianas empresas de transporte existentes en España). En todo caso, el costo de la formación será a cargo de las empresas. A efectos laborales y de Derecho del Trabajo, este tiempo durante el cual los trabajadores son formados se incluirá al permiso retribuido en el ET (art. 23.3<sup>271</sup> tras la redacción de la Ley 3/2012, de julio<sup>272</sup>). A este respecto, concerniente al certificado o carnet ADR, en caso de que los trabajadores no superen los exámenes de renovación de la autorización que habilita para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas, les quedará suspendido su contrato de trabajo por un máximo de seis meses, dentro del cual deberán obtener la citada autorización.

Del mismo modo que se afirmó con anterioridad, en idéntico sentido que el Acuerdo establece en términos formativos, el ADR<sup>273</sup> dispone la obligación de que los trabajadores sean formados en el seno de estas empresas de transporte antes de asumir responsabilidades. A estos efectos, dispone la imposibilidad de que estas personas realicen funciones para las que todavía no han recibido la formación requerida salvo si las llevan a cabo bajo la supervisión directa de una persona con formación. Desde este mismo enfoque el ADR dispone que «*aquellos trabajadores implicados en las operaciones de manejo de mercancías peligrosas, deberán ser formados para que respondan a las exigencias de su campo de actividad y de responsabilidad durante el transporte de mercancías peligrosas*». Este contenido del Acuerdo internacional se entiende aplicable a todas las empresas de transporte que realicen servicios con contrato o sin. ¿Qué ocurre con los autónomos? por un lado, el empresario individual que decida contratar asalariados para ejercer funciones de conducción también es considerado empresa de transporte por lo

---

<sup>270</sup> Resolución de 13 de enero de 1998, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y posterior publicación del Acuerdo General para las empresas de transporte de mercancías por carretera.

<sup>271</sup> Que lleva por nombre promoción y formación profesional en el trabajo, en el que destaca los derechos del trabajador atinentes a la concesión de los permisos oportunos de formación o perfeccionamiento profesional con reserva del puesto de trabajo y a la formación necesaria para su adaptación a las modificaciones operadas en el puesto de trabajo. La misma correrá a cargo de la empresa, sin perjuicio de la posibilidad de obtener a tal efecto los créditos destinados a la formación. El tiempo destinado a la formación se considerará en todo caso tiempo de trabajo efectivo.

<sup>272</sup> Reforma Laboral 2012 de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral. BOE 7 julio 2012.

<sup>273</sup> En concreto, en su Capítulo 1.3: formación de las personas que intervienen en el transporte de las mercancías peligrosas.

que deberá formarles tanto preventivamente (art. 19, LPRL) de la empresa general y de los riesgos específicos de la actividad, los cuales, se complementan con las especificaciones formativas que, en virtud del ADR, se establecen a los trabajadores en función de su grado de responsabilidad y desempeño en la actividad y que al igual que establece la LPRL en formación preventiva, esta formación también deberá revisarse y actualizarse periódicamente. En materia de riesgos laborales generales, dicho precepto exige a los empleadores la obligación de garantizar que cada trabajador reciba una formación teórica y práctica, suficiente y adecuada, en materia preventiva, tanto en el momento de su contratación como cuando se produzcan cambios en las funciones que desempeñe o se introduzcan nuevas tecnologías o cambios en los equipos de trabajo. Ahora bien, en supuesto de transportistas autónomos o TRADE's que desarrollan su actividad para las empresas clientes por cuenta propia. Como se ampliará, en el caso especial del TRADE, este trabajador autónomo está supeditado a desarrollar su actividad en la empresa cliente de la que obtenga de ella, al menos, el 75% del total de sus ingresos. Verdaderamente se encuentran en desventaja respecto a los asalariados de las mismas puesto que en general a los trabajadores autónomos no se les aplica la LPRL salvo excepciones cuando desarrollan su actividad en los centros de las empresas clientes. En nuestro caso, básicamente esta situación ocurre cuando el transportista autónomo accede a las plataformas logísticas de las mismas. Así, en teoría la empresa de transporte no tiene la obligación de formar a estos conductores puesto que están alejados de una relación laboral. No obstante, no es impedimento para que en la práctica, determinadas empresas también les formen en el seno de su empresa por considerar necesaria su formación por tratarse de autónomos comunes que desarrollan a largo plazo servicios para la empresa; si nos acogemos a la norma, estas empresas clientes (cargadoras) al coincidir estos trabajadores en sus centros de trabajo, deben cooperar y vigilar para ellos, el cumplimiento de la norma preventiva.

Respecto a la LPRL, se ha mencionado únicamente las obligaciones a las que están sujetos en materia de coordinación, las empresas respecto a los transportistas autónomos en sus centros de trabajo. Por consiguiente, solamente se limita a esta obligación cuando el autónomo o TRADE accede a los centros de trabajo, así la LPRL cubre únicamente su protección en estas tareas de carga y descarga, por lo que el desempeño del conductor autónomo en la carretera con su propio vehículo y alejado de estos centros de trabajo, se encuentra carente de una protección legal. En efecto, con arreglo al Real Decreto 171/2004, de 30 de enero<sup>274</sup> que desarrolla el artículo 24 de la LPRL se establece la en su artículo 4.1 el supuesto consistente en que en un mismo centro de trabajo desarrollen actividades trabajadores de dos o más empresas. En estos casos, éstas deberán cooperar en la aplicación de la normativa de prevención de riesgos laborales en la forma que se establece en este capítulo, extendiéndose, este deber de cooperación, a todas las empresas y trabajadores autónomos concurrentes en el centro de trabajo, existan o no relaciones jurídicas entre ellos.

---

<sup>274</sup> Desarrolla el art. 24 de la LPRL, en materia de coordinación de actividades empresariales. BOE 31 enero 2004.

Paralelamente, de igual forma se regula esta circunstancia en el Estatuto del Trabajador Autónomo<sup>275</sup> de la forma que sigue: «*cuando en un mismo centro de trabajo desarrollen actividades trabajadores autónomos y trabajadores de otra u otras empresas, así como cuando los trabajadores autónomos ejecuten su actividad profesional en los locales o centros de trabajo de las empresas para las que presten servicios, serán de aplicación para todos ellos los deberes de cooperación, información e instrucción previstos en los apartados 1 y 2 del artículo 24 (obligaciones en materia de coordinación empresarial) de la LPRL*» (art. 8.3, LETA). Ello significa que las empresas contratantes de la actividad desarrollada en sus instalaciones por autónomos, si incumplen con sus obligaciones incurren en responsabilidad civil o patrimonial quedando obligadas a indemnizar los daños y perjuicios ocasionados, siempre y cuando exista relación causal directa entre los perjuicios y daños causados y los incumplimientos (art. 8.6, LETA); la existencia de relación causal adecuada entre el hecho y el daño causado es requisito imprescindible o inexcusable de la responsabilidad civil<sup>276</sup>. Asimismo, de este incumplimiento de la empresa principal también se puede generar en su caso, una responsabilidad penal para el titular de la misma. Responsabilidades del orden civil, patrimonial o penal de los empresarios principales que –reiterando nuevamente su importancia–, a su vez, encuentra similitud con la establecida por la LPRL en su artículo 42 puesto que tales indemnizaciones por los daños y perjuicios causados resultan ser compatibles con las responsabilidades administrativas derivadas del procedimiento sancionador por incumplimientos en materia preventiva. Realmente supone un cierto alivio para este colectivo de trabajadores, necesitado de una especial protección ya que, al menos al igual que los trabajadores asalariados durante estas operaciones de carga y descarga, el autónomo concurrente, tendrá el derecho a recibir información (por escrito cuando sean graves o muy graves) e instrucciones preventivas respecto de la empresa cliente para la que trabaja acerca de los riesgos que el empresario proyecta sobre los demás trabajadores así como de las situaciones de emergencia, siendo exigencia por parte del autónomo, que identifique los riesgos de su actividad y lleve a cabo una calificación de los mismos con objeto de determinar si la información debe o no facilitarse por escrito: evaluación de riesgos.

Sin embargo, con independencia de la formación adecuada y suficiente que se deriva de la LPRL y la protección de la seguridad de los trabajadores –con el añadido de tal importante limitación a los autónomos–, en virtud del ADR y del RD 551/2006 globalmente, se exige a los trabajadores implicados en esta actividad una formación específica con el fin de responder ante las exigencias de su categoría profesional y su responsabilidad durante el transporte de mercancías peligrosas. Esta formación, por parte del conductor estriba al margen del preceptivo Certificado de Aptitud Profesional (CAP) y su permiso de conducir para la categoría de vehículo de que se trate, la obligatoriedad de superar un curso en el que se obtiene, en función del tipo de mercancías a transportar (explosivos o radiactivos) un certificado específico (carnet ADR) que

---

<sup>275</sup> Aprobado a tenor de la Ley 20/2007, de 11 de julio. BOE 12 julio 2007. En lo sucesivo, se entenderá como LETA.

<sup>276</sup> Entre otros: INFANTE RUIZ, F., “*La responsabilidad por daños: nexos de causalidad y causas hipotéticas*”, Editorial Tirant lo Blanch, Valencia, 2002, pág. 13.

habilita a los conductores a poder transportar mercancías peligrosas por carretera. De modo que, al igual que el legislador exige al transportista la previa obtención del Certificado de Capacitación Profesional (CCP) para acceder a la profesión y poder optar a conseguir la autorización administrativa, la profesión de conductor de mercancías también se encuentra reglada con la exigencia de obtener el CAP que le acredita que reúne las aptitudes profesionales para llevar a cabo su actividad de transporte por carretera. En suma, para evitar futuras complicaciones, la obtención del CCP que posibilita el ejercicio de la actividad de transportista como empresa es un requisito diferente al CAP que reconoce la cualificación profesional para conducir determinados vehículos. No obstante ambos se pueden simultanear, es decir, en caso de que una persona haya obtenido el CCP que le permite obtener la autorización para llevar a cabo una actividad de transporte público o bien, para desarrollar la actividad de operador o intermediario del transporte y desee también el CAP y ejercer como conductor especializado en la circulación por carretera de mercancías peligrosas, por Orden del Ministerio de Fomento, se puede permitir la no asistencia a la parte del curso y a la no presentación al examen para la cualificación inicial, en las cuales, se impartan materias ya superadas al haber obtenido previamente el CCP como transportista. Incluso, se permite incluir a la vez en las materias conducentes al CAP del conductor, aquellas específicas del ADR para de este modo obtener conjuntamente ambas autorizaciones habilitantes.

### **1.1. Conductores de vehículos con mercancías peligrosas.**

Con independencia del preceptivo permiso de conducir reglamentado, todo conductor que desee transportar mercancías en general, debe adquirir previamente unos conocimientos para acceder a la profesión. Estos conocimientos, se ven refrendados tras la obtención del mencionado CAP, el cual, exige al conductor la superación de dos fases o cursos de formación obligatoria: un curso de cualificación inicial y un curso de formación continua.

Toda vez el conductor esté en posesión del CAP y opte por especializarse en el transporte de mercancías peligrosas por carretera, de modo paralelo, la norma nacional con arreglo al ADR exige la obtención de una autorización habilitante para ello. Por tanto, es un requisito inexcusable para el conductor que le permite transportar legalmente unas mercancías que por sus características químicas inherentes resultan ser muy peligrosas. En vistas a la obtención para esta persona de ambos certificados y en relación directa al tiempo y dinero empleados en su consecución, es de significar cómo la norma permite, por medio del CAP, que el conductor pueda beneficiarse de estos cursos para obtener simultáneamente el permiso de conducir (es posible optar al CAP sin previamente disponer de permiso de conducción) y, como es nuestro caso, el certificado o carnet ADR ya que, como se especificará, con la clara intención de buscar la coherencia y la congruencia de ambos certificados, dentro de las materias incluidas en el programa de los cursos para la obtención del CAP, se incluye la totalidad de las materias contenidas en el programa de los cursos obligatorios de cualificación para la conducción de vehículos que transporten mercancías peligrosas amén del ADR.



Por todo ello, la formación obligatoria de los conductores de mercancías peligrosas se establece como algo diferente de la que actualmente existe para la obtención de los permisos de conducción que acredita a la persona en general a transportar mercancías o bien. De ello se hace también eco el Real Decreto 551/2006 en su artículo 4.2 al señalar, de acuerdo con lo dispuesto en el ADR, la exigencia de aquellos conductores que necesiten una formación específica, de « (...) *proveerse de una autorización especial que les habilite para ello, la cual será expedida por la Jefatura Provincial de Tráfico, en la que se solicite, conforme se determina en el Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo (derogado actualmente por el Reglamento General de Conductores de 2009: RD 818/2009, de 8 de mayo), y disposiciones complementarias. Dicha autorización especial será equivalente al certificado de formación previsto en el ADR*».

Básicamente, la formación específica para la adquisición de conocimientos de la actividad se proyecta sobre el conductor de mercancías peligrosas por ser el sujeto principal involucrado en el traslado de este tipo de carga por carretera, que debe ser inicial al ejercicio de la actividad y, con posterioridad, periódica pues la regulación reglamentaria aplicable a la actividad se modifica<sup>277</sup> y la aparición de nuevos riesgos y sustancias peligrosas es constante. En concurrencia con esta formación exigible como conductor, a su vez, debe tener nociones básicas en torno a las operaciones de carga y descarga ya que, en determinadas circunstancias, el propio conductor puede realizar estas operaciones. En efecto, tanto desde el CAP como desde el certificado de aptitud merced al ADR, las materias que se exigen para obtenerlos, también inciden en torno a los conocimientos relativos a las tareas de carga y descarga del conductor al ser sujetos activos de estas actividades de manera puntual con ocasión de su trabajo.

Indudablemente, el conductor debe contar con unos conocimientos previos y una formación continua o de reciclaje con el fin de adquirir y actualizar sus conocimientos. En este sentido, la peligrosidad de la actividad del conductor ha determinado que exista una profusa regulación normativa que se concreta, en lo que ahora interesa, en la imprescindible obtención del certificado ADR como condicionante para el ejercicio de la actividad –cuestión a la que inmediatamente nos referiremos–. En todo caso, con carácter general debe señalarse que una gran parte de esta formación se centra en su categoría profesional de conductor (tanto si conducen en calidad de autónomos como de asalariados), al ser la figura más relevante dentro del sector y la que encuentra mayores riesgos de padecer accidentes en el desempeño de su trabajo.

Dado que el conductor dependiendo de las características del servicio puede realizar al margen de la circulación por carretera, tareas de carga y descarga, sobre éstas últimas, no debemos obviar que también presentan riesgos potenciales. Bien es cierto que los riesgos a los que se enfrenta el conductor en la carretera son más importantes y trascendentales tanto para su propia seguridad e integridad física, como por los efectos que un accidente puede provocar para la población o la protección del medio ambiente.

---

<sup>277</sup> Sin ir más lejos, el ADR se modifica cada dos años; siendo más precisos, en años impares dónde la virtual publicación del nuevo ADR para el año 2013 da buena fe de ello.

A estos efectos, por tanto, cabe precisar que no es la única actividad que presenta riesgos: también los cargadores y descargadores –y por extensión sobre el mozo especializado-carretillero– constituyen profesionales en los que la actividad formativa debe incidir especialmente.

Las personas responsables de realizar la carga y descarga deben ser formadas debidamente de los métodos de trabajo y de las consignas de seguridad así como del uso de los equipos auxiliares necesarios (carretillas, transpaletas, etc.) para llevar a cabo su cometido sin poner en riesgo su seguridad y salud. Por ejemplo, a tenor del II Acuerdo General, el mozo especializado-carretillero tiene encomendadas tareas tanto de almacenaje y orden de las mercancías como de carga y descarga del vehículo. Como se detallará más adelante, los sujetos que deseen participar en la actividad bajo la denominación de mozo especializado-carretillero, conforme señala el mismo Acuerdo General, deben acreditar tanto la posesión del carnet de operador de carretillas expedido por una entidad acreditada, como una formación adecuada y suficiente, previa a la utilización de las mismas.

A tenor de las especiales circunstancias en las que se desarrolla la actividad en el sector del transporte por carretera, en la figura del conductor recaen unos niveles muy altos de competencias y aptitudes profesionales; no solamente se dedica a transportar las mercancías peligrosas que exigen cuidados y responsabilidades adicionales, sino que en su caso, debe cargar y descargar mercancías, realizar reparaciones técnicas en el vehículo, tener destrezas lingüísticas en supuestos de transportes internacionales o realizar tareas administrativas básicas<sup>278</sup>. Por todo ello, para la formación inicial y periódica del conductor se deben tratar todos los riesgos propios de las materias transportadas, así como los de las operaciones de transporte y carga/descarga y las medidas para el reconocimiento de su naturaleza, tratamiento, medios para su reducción y el compendio de las acciones a tomar en caso de fallos de los medios de protección<sup>279</sup>. Estas últimas acciones atañen asimismo a los casos de accidentes de tráfico en los que el conductor y, en caso de disponer de ayudante, también deben actuar inmediatamente poniendo este suceso al conocimiento de los agentes de seguridad, con objeto de minimizar y reducir los efectos negativos del accidente en el que se han visto implicadas mercancías peligrosas.

#### 1.1.1. La nueva formación de los conductores de mercancías como acceso como para la prosecución de la actividad de conducción. El Certificado de Aptitud Profesional (CAP).

La Unión Europea, con el objeto de mejorar la seguridad vial y, sobre todo la de los propios conductores, a diferencia de la formación que se establece para la obtención de los correspondientes permisos de conducción, la persona que desee ejercer la actividad profesional de conductor de mercancías en nuestro

---

<sup>278</sup> Tal y como detalla la Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo en su apartado correspondiente a los peligros y riesgos comunes a todos los trabajadores del sector del transporte: [http://osha.europa.eu/es/sector/road\\_transport](http://osha.europa.eu/es/sector/road_transport).

<sup>279</sup> Según se señala desde el INSHT por medio de su NTP 786 “Transporte de mercancías peligrosas por carretera: identificación e información de peligros”.

país, desde el 11 de septiembre de 2009 debe realizar un curso de formación dividido estructuralmente en dos fases: una formación inicial o cualificación inicial que se puede obtener sin permiso de conducción y una formación continua con objeto de mantener actualizados los conocimientos inicialmente exigibles.

En concreto, es a través de la Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003<sup>280</sup>, relativa a la cualificación inicial y a la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera (DOL 10 septiembre 2003), por la que se establece esta nueva formación obligatoria que se configura como algo diferente de la que actualmente existe en materia de permisos de conducción. A estos efectos, la norma comunitaria tiene por finalidad profesionalizar la actividad del conductor de mercancías para que, con arreglo a su cualificación, esté capacitado tanto para el acceso a la actividad como para la prosecución de la actividad de conducción. Con la implantación del Certificado de Aptitud Profesional (CAP), se persigue mejorar la seguridad vial y lo más importante, la de los propios conductores de mercancías.

Al abrigo de esta exigencia comunitaria, basta reseñar en efecto, cómo desde el Derecho Comunitario, un poco después del esfuerzo armonizador europeo en materia de prevención de riesgos laborales, la Unión Europea inició una línea de acción referida a la armonización del ejercicio de la profesión de transportista: así, la Directiva 96/26/CE<sup>281</sup> por el Consejo en fecha 29 de abril de 1996, relativa al mencionado acceso a la profesión de conductor de mercancías y de viajeros, así como al reconocimiento recíproco de diplomas, certificados y otros títulos y, sobre todo, a raíz de la citada Directiva 2003/59/CE, de 15 de julio de 2003 –por la que se modificaron tanto el Reglamento (CEE) núm. 3820/85 del Consejo como la Directiva 91/439/CEE<sup>282</sup> del Consejo– se inició el trazado de las directrices necesarias para garantizar la capacitación del conductor tanto para el acceso a la profesión como para su desarrollo posterior, con la finalidad de establecer una nueva formación obligatoria para determinados conductores profesionales.

---

<sup>280</sup> Directiva cuyo ámbito de aplicación va más allá de los trabajadores nacionales de la UE pues comprende también nacionales de terceros países empleados por una empresa establecida en un Estado Miembro europeo. En otro orden de cosas, excluye de su ámbito de aplicación general, a los conductores que transporten unos vehículos con ciertas especificaciones, como son: los de vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 45 Km./h.; los de vehículos de salvamento y cuerpos y fuerzas de seguridad del estado; los de vehículos que se sometan a pruebas en carretera; los de vehículos utilizados en clases de conducción (CAP); y, por último, los de los vehículos utilizados para el transporte no comercial.

<sup>281</sup> La misma favorece el ejercicio de libertad de establecimiento de los transportistas en el sector de los transportes nacionales e internacionales. Debe señalarse que ha sufrido varias modificaciones como la realizada por la Directiva 98/76/CE del Consejo, de 1 de octubre de 1998, que a su vez, sustituye las Directivas 74/561/CEE, 77/762/CEE y 77/796/CEE, que ya fueron modificadas en su momento. Y, por último, fue a través del Reglamento (CE) 1071/2009, de 21 de octubre por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera quien derogó la Directiva 96/26/CE, de 29-4-1996. DOL 14 noviembre 2009, núm. 300.

<sup>282</sup> Esta Directiva tiene su razón de ser en la necesaria obtención de los permisos, incorporada al ordenamiento interno por el Reglamento General de Conductores, aprobado por el RD 818/2009, de 8 de mayo. BOE 8 junio 2009.

A estos efectos, la Directiva 2003/59/CE obliga a los Estados Miembros a expedir al conductor de un certificado en el que se acredite la capacitación profesional y que ha superado satisfactoriamente una cualificación inicial y, *a posteriori*, una formación continua o de reciclaje. Particularmente, la Directiva se centra en el marco de esta cualificación inicial y formación continua; en las normas de seguridad tanto durante la conducción como con el vehículo parado; en el fomento de la conducción defensiva en cuanto a la anticipación a los peligros y a la concienciación sobre los demás usuarios de la carretera; y también, por añadidura, desde un punto de vista medioambiental exige que estos trabajadores racionalicen en la medida de lo posible el consumo de carburantes.

En aplicación directa de la citada normativa, en España, dentro del ordenamiento jurídico existe el Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera (BOE 2 de agosto). Norma que al igual que su inspiradora comunitaria –Directiva 2003/59/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de julio de 2003–, se aprobó con el objeto de regular las condiciones para la obtención del CAP dirigido exclusivamente al conductor. Sin esta certificación, resultaría inadmisibles realizar la conducción de autobuses o camiones por las vías públicas españolas de vehículos de empresas establecidas en cualquier Estado miembro de la Unión Europea, para las que resulte obligatorio estar en posesión a nuestro interés (mercancías) de permisos de conducción de las categorías C1, C1+E, C, C+E, definidas en el Reglamento General de Conductores. En concreto, a tenor de lo establecido, esta exigencia relativamente reciente (aprobada en el año 2007) estableció su obligatoriedad para aquellos conductores que hubiesen obtenido el permiso de conducción a partir del 11 de septiembre de 2009. Por contra, para aquéllos que lo hubieran obtenido con anterioridad a la fecha señalada y, por tanto, no estaban obligados a obtener la cualificación inicial, se estableció un sistema escalonado en cinco años para la realización de cursos de formación continua a los que sí están obligados. El legislador fundamenta la exigencia de esta nueva formación en la necesidad de establecer unos requisitos de carácter reglado para acceder al ejercicio de la actividad en el sector, para con ello, en definitiva, conseguir una formación acorde a las características de los puestos de trabajo y a la especial peligrosidad del sector. Esta exigencia normativa primeramente comunitaria a raíz de la Directiva 2003/59/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de julio de 2003<sup>283</sup> y, posteriormente transpuesta a nivel nacional por medio del mencionado Real Decreto 1032/2007, supone una mejora considerable de la seguridad vial y de la seguridad del conductor, incluso durante aquellas operaciones en las que se encuentre parado durante por ejemplo las operaciones de carga y descarga o los accidentes en la carretera, lo que en definitiva, redundará en beneficio de la prevención de los riesgos laborales.

---

<sup>283</sup> A su vez, adaptada por las Directivas 2004/66/CE y 2006/103/CE del Consejo, relativas a la cualificación inicial y a la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, por la que se modifican el Reglamento (CEE) núm. 3820/85 del Consejo y la Directiva 91/439/CEE del Consejo y se deroga la Directiva 76/914/CEE del Consejo.

Por tanto, el conductor –sin distinción entre trabajador por cuenta ajena o autónomo– de mercancías peligrosas debe llevar consigo en todo momento en la cabina del vehículo, la siguiente documentación que le identifica como tal: permiso de conducir, Documento Nacional de Identidad (DNI) o pasaporte y autorización especial para conductores de mercancías peligrosas (certificado ADR) siendo no obligatorio llevar el CAP para aquél que hubo obtenido su permiso antes del 11 de septiembre. Sin embargo, pese a que no resulta obligatorio en estos casos, a la luz de ciertos acontecimientos<sup>284</sup> ocurridos en Francia donde se retuvieron a un gran número de conductores españoles por no acreditar el CAP, se recomienda portarlo en la cabina junto al ADR y la tarjeta de cualificación que acredita que el conductor ha obtenido el CAP.

De todos modos, al margen de esta circunstancia conflictiva, como se ahondará en el presente capítulo, por medio del CAP no se exige tan sólo una cualificación inicial para ejercer la profesión, sino que, con el objetivo de mantener la cualificación de los conductores en la actividad y debidos a los evidentes cambios normativos, éstos deben mantenerse regularmente actualizados para el ejercicio de su profesión.

No obstante, al igual que establece la Directiva, su homónima nacional (RD 1032/2007) amén de su artículo 2, limita en ciertos casos la exigencia en la obtención del CAP. Así, al margen de las exenciones totales y parciales por motivo de las cargas limitativas que se establecen en el ADR, entre otros transportes, se exceptúan los llevados a cabo por las Fuerzas armadas, protección civil, bomberos así como para aquellos vehículos cuya velocidad máxima no supere los 45 kilómetros por hora, los utilizados para realizar transportes privados particulares (art. 101, LOTT) o los que transporten material o equipos para el uso del conductor en el ejercicio de su profesión, siempre que la conducción del vehículo no represente su actividad principal. De tal forma que, al igual que para el conductor que desee obtener el certificado ADR, se incluyen en esta obligatoriedad a todos los conductores ya sean asalariados dependientes de una empresa de transporte o bien, conductores que actúan por cuenta propia pero que realizan servicios para empresas por medio de los denominados como transportes privados complementarios en los

---

<sup>284</sup> De este modo, según señala el portal del Blog del Transportista un gran número de conductores españoles están siendo retenidos en la frontera francesa por el CAP. «*Muchos conductores españoles están viviendo una auténtica odisea en tierras francesas a cuenta del CAP (Certificado de Aptitud Profesional). En efecto, cientos de conductores de nuestro país están siendo paralizados por las autoridades francesas si no acreditan el certificado CAP, y esto está ocurriendo a pesar de que según la normativa europea no es necesario llevar el certificado del CAP si los transportistas obtuvieron su permiso antes del 11 de septiembre del 2009. Además en diciembre de 2010 el Ministerio de Fomento dictó una resolución interpretativa en la que se señalaba que las autoridades francesas sólo podrían pedir el permiso de conducir a los transportistas extranjeros para comprobar su fecha de expedición y, en caso de ser expedido antes de septiembre del 2009 no se le podrían exigir a los transportistas ningún certificado relativo al CAP. La actuación de las autorizaciones francesas va en contra de la Directiva europea 2003/09 sobre formación de conductores profesionales por lo que las federaciones nacionales de transportistas ya han presentado una queja formal ante los ministros de Fomento y de Asuntos Exteriores para que intervengan ante el abuso que están sufriendo los conductores españoles. Sólo el pasado día 28 de septiembre de 2009 fueron retenidos de forma injustificada más de 100 conductores de mercancías en la frontera de la Junquera*».

que por sus características, transportan mercancías peligrosas cuya propiedad recae en la empresa para la que trabajan.

En líneas generales, la presente norma establece una formación obligatoria – inicial y continua e independiente del permiso de conducción– para los conductores profesionales de vehículos de transporte de mercancías.

Del contenido del mismo, se observa como la formación gravita en torno a la obtención del CAP que está dividido en dos partes: por una parte, una formación para adquirir unos conocimientos iniciales y, por otra, una formación continua para actualizarlos. La primera se obtiene mediante la asistencia a unos cursos según la modalidad ordinaria (280 horas de duración) o acelerada (140 horas) seguida de la superación de un examen, mientras que el CAP acreditativo de la formación continua es exigible cada cinco años y se concreta en la realización de un curso de 35 horas de duración. En definitiva, se establece una cualificación inicial –que se puede obtener, escogiendo bien un curso ordinario o un curso acelerado–, la cual es independiente del permiso de conducción, es decir, se puede obtener sin la necesidad previa de estar en posesión del respectivo carnet; y, por otra parte, una formación continua, con el objetivo de mantener actualizados los conocimientos inicialmente exigidos.

Por lo tanto, conforme al cumplimiento de estos requisitos reglamentarios, se consigue profesionalizar el sector al participar en él, trabajadores y/o profesionales con la adecuada certificación y ayudando con ello a aumentar los niveles de seguridad y salud en la actividad, puesto que el transporte de mercancías peligrosas está considerado como un sector de especial peligrosidad. Obviamente, las materias que se exigen en estos cursos se centran en la actividad de transporte y todas las circunstancias que rodean a la misma concretamente, entre otras, en atención al vehículo; los futuros profesionales del sector deben conocer sus características técnicas y dispositivos de seguridad, con el fin de minimizar su desgaste y prevenir futuras anomalías en su funcionamiento. De este modo, estas y otras materias se imparten en cursos de formación, llevados a cabo por empresas que, como se analizará seguidamente, deben obtener necesariamente una autorización administrativa para poder impartirlos y formar adecuadamente a los conductores de transportes de mercancías.

Estos requisitos se exigen por tanto para los conductores que accedan a la profesión y pretendan transportar mercancías o viajeros por carretera, sin embargo, como se anticipó con anterioridad, en caso de transportar mercancías peligrosas deberán disponer a su vez, de una certificación específica por las particularidades que se derivan de esta actividad. Así, esta formación específica se puede obtener simultáneamente con la obtención del CAP; en concreto en la fase de cualificación inicial, y a través de la metodología conocida como acelerada. Por tanto, esta unificación de certificaciones resulta ventajosa para el conductor puesto que a la par que está obteniendo el CAP para acceder a la profesión puede optar asimismo por acreditarse para transportar legalmente las mercancías peligrosas mediante el conocido como certificado ADR.

Ciertamente esta medida resulta coherente desde el punto de vista de contribuir a racionalizar el esquema formativo en el ámbito de la conducción profesional y, tratando en lo posible de atenuar el coste y el tiempo que dicha formación haya de tener para los interesados, buscar la mayor congruencia entre uno y otro programas. Haciendo especial hincapié en esta misma línea, la doble vía que permite obtener el CAP y también el ADR se justifica por medio de la declaración del Real Decreto 1032/2007 al justificar que el programa contemplado en la citada Directiva 2003/59/CE, de 15 de julio «*no resulta incompatible con las materias que integran los cursos exigidos para la obtención de la cualificación de los conductores de vehículos que transportan mercancías peligrosas, establecidos en el ordenamiento regulador de dicha materia*». Con este objetivo, se ha incluido en el programa de los cursos para la obtención del CAP la totalidad de las materias contenidas en el programa de los cursos obligatorias de cualificación para la conducción de vehículos que transporten mercancías peligrosas, según el Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas (ADR).

Como se ha afirmado, al margen del beneficio del tiempo para los conductores puesto que en un mismo curso se pueden obtener ambos certificados, éste hecho también provoca una minoración de los costes económicos para los conductores. No obstante, según se ampliará en el presente capítulo, distintos convenios colectivos de empresas de transporte suelen sufragar los gastos ocasionados tanto por la obtención como la renovación del ADR además de retribuir aquellas horas lectivas empleadas por los conductores de transportes de mercancías peligrosas en los cursos de formación como jornadas ordinarias y de ofrecer permisos retribuidos (día anterior y mismo día) para acudir al examen para dicha renovación.

Dejando aparte exigencias de tipo administrativo tales como disponer del permiso de conducción vigente, de manera general y siguiendo el orden lógico, seguidamente se va a analizar las fases constitutivas para la obtención del CAP: cualificación inicial (modalidades ordinaria y acelerada) y formación periódica, las cuales son obligatorias para todas aquellas personas que pretendan transportar mercancías por carretera. Seguidamente, a la par de este análisis inicial, el estudio se centrará en la obtención del certificado o carnet ADR que permite al conductor estar en posesión de una autorización especial para, en particular, conducir vehículos destinados al transporte de mercancías peligrosas.

#### 1.1.2. Cualificación inicial: ordinaria o acelerada. Consecución del certificado o carnet ADR.

Inciendo en la necesaria obtención del CAP, concretamente en la cualificación inicial exigida por el Real Decreto 1032/2007, existen dos modalidades para obtenerla (interesa recordar que para seguir los cursos y concurrir a los exámenes no es necesario disponer previamente del permiso de conducir): la ordinaria (art. 5) y la acelerada (art. 6). Ambas modalidades no difieren en términos de calidad de docencia puesto que se crean con el objetivo de que el futuro conductor profesional obtenga los conocimientos que afectan a la actividad de transporte; con independencia de la elección de una u otra

modalidad, las materias que se imparten son idénticas salvo en el número de horas de duración (el curso de formación acelerada se reduce sensiblemente respecto del curso ordinario); convenientemente, el conductor optará por una u otra dependiendo de su situación personal. De tal manera que la asistencia al curso según la modalidad ordinaria es de una duración de 280 horas lectivas mientras que, la segunda modalidad (acelerada), consiste en la asistencia a un curso durante 140 horas. Desde el punto de vista del objeto de la investigación, interesa destacar por encima de todo la modalidad acelerada, puesto que a través de la misma, simultáneamente, el conductor podrá obtener en virtud del ADR y, a tenor de nuestro conjunto normativo, del Reglamento General de Conductores, el certificado que le acredite que ha superado un examen sobre los requisitos particulares que han de cumplirse durante el transporte de mercancías peligrosas.

De esta forma, el centro que imparta los cursos, siempre y cuando cumpla los requisitos exigidos en el Real Decreto 1032/2007, debe incluir en su programa formativo, las materias que permitan al conductor interesado, la obtención y cualificación necesaria para transportar mercancías peligrosas por carretera. En concreto, esta modalidad de obtención de la cualificación inicial consiste en la asistencia a un curso de 140 horas de duración, cuyo contenido versa sobre las materias que integran el programa señalado en el anexo I<sup>285</sup>, y para

---

<sup>285</sup> Adjuntado (**anexo 1**) a final de la presente investigación bajo el nombre “*Programa de materias de los cursos de cualificación inicial y formación continua de conductores (RD 1032/2007, de 20 de julio)*”. Respecto al mismo, conviene reseñar que el documento original para el apartado de cualificación inicial distingue a su vez dos secciones en atención al tipo de transporte de mercancías o de viajeros es decir, para los candidatos con permisos C, C+E, C1, C1+E o para los candidatos con permisos D, D+E, D1, D1+E, respectivamente; lógicamente tan solo se adjuntan las materias concernientes a los permisos relativos al transporte de mercancías. De todas estas materias señaladas, han de destacarse sensiblemente, por ser motivo de nuestro interés, las que seguidamente se relacionan, dado que la adquisición de estos conocimientos por parte del conductor pueden resultar fundamentales preventivamente para reducir o minimizar los riesgos de padecer accidentes durante el devenir de la actividad de transporte de mercancías peligrosas por carretera (como se observará a colación, se hace hincapié en el último bloque relativo a la salud y seguridad vial). Previamente al análisis de estas materias conviene precisar que se toman como referencia según el contenido de las materias que el ADR dispone para estos conductores en lo que denomina como curso de formación básica (8.2.2.3.2). Así en términos semejantes al ADR, se encuentran incluidas en el programa del curso de cualificación inicial de cada uno de los puntos que lo conforman, señalando las horas que deben ocupar las materias con independencia de la modalidad ordinaria o acelerada –pese a que estructuralmente esta última modalidad suele reducir a la mitad el número de horas de las materias incluidas en la ordinaria, en la temática del transporte de mercancías peligrosas en todo caso respeta el mismo número de horas que se destinan para la modalidad ordinaria– las siguientes materias: 1) En primer lugar, dentro de las 30 horas del bloque 1.4: ser capaz de realizar una operación de carga respetando las consignas de seguridad y la buena utilización del vehículo, se dedicarán 9 horas de este módulo a analizar la temática relativa al transporte de mercancías peligrosas, con el siguiente contenido y distribución: comportamiento en marcha de los vehículos cisterna y contenedores cisterna (1 hora); conducta del conductor antes y después de la carga (1 hora y 30 minutos); manipulación y estiba de bultos, sujeción y protección de la carga (1 hora y 30 minutos); prohibición de carga en común en un mismo vehículo o contenedor (1 hora); precauciones que deben adoptarse en la carga y la descarga (1 hora); disposiciones específicas relativas a la utilización de vehículos cisterna y contenedores cisterna (3 horas); 2) Seguidamente, dentro de las 10 horas destinadas al bloque 2.2: conocer la reglamentación en materia de transporte de mercancías, se dedicarán en especial 5 horas a analizar la temática relativa al transporte de mercancías peligrosas, con el siguiente contenido: Disposiciones generales aplicables al transporte de mercancías



superarlo con éxito es necesaria la superación de un examen (regulado en el art. 14, RD 1032/2007). A través de la prueba de evaluación o examen el candidato debe demostrar que posee los conocimientos, la inteligencia y las cualificaciones necesarias para ejercer la profesión de conductor de vehículos que transporten mercancías peligrosas; fundamentalmente, las materias de las que se examinará se dividen en tres bloques: formación avanzada sobre conducción racional basada en las normas de seguridad; aplicación de la reglamentación, y; salud, seguridad vial y medioambiental, servicio, logística. También con referencia al examen, la presente norma señala que una vez finalizado el curso de formación, los aspirantes deberán superarlo en un plazo no superior a 6 meses desde la finalización del curso. En cuanto al contenido y estructura del examen: las citadas materias serán objeto de estudio para los conductores y el examen definitivo consistirá en 100 preguntas tipo test<sup>286</sup>.

Según los preceptos señalados, una vez obtenido el CAP que acredita haber superado con éxito la cualificación inicial en su modalidad acelerada la persona queda habilitada para conducir mercancías por carretera siempre que cuente con el correspondiente permiso de conducción, es decir, entre los tipos: C, C+E, C1 o C1+E. Además, según su Disposición Transitoria primera, los conductores que hayan obtenido el permiso de conducción con anterioridad a la fecha de entrada en vigor del Real Decreto 1032/2007 y, por tanto, ya dispongan de la cualificación necesaria para poder transportar mercancías, están exentos de la obligación de cualificación inicial quienes ya sean titulares de los mencionados permisos de conducción o de un permiso reconocido como equivalente, expedido antes del 11 de septiembre de 2009.

---

peligrosas (1 hora); finalidad y funcionamiento del equipo técnico de los vehículos (2 horas); etiquetado y señalización (2 horas); 3) Y, por último y más importante a nuestro interés, referente al tercer bloque atinente a la salud, seguridad vial y medioambiental, servicio y logística se encuentran diversos apartados: primeramente, en torno al bloque destinado a tener conciencia de los riesgos de la carretera y los accidentes de trabajo, de las 40 horas de duración se dedicarán a analizar durante 6 horas, la temática relativa al transporte de mercancías peligrosas, con el siguiente contenido: Principales tipos de riesgos (2 horas); medidas de prevención y seguridad adecuadas a los diferentes tipos de riesgo (4 horas); en segundo lugar, también dentro de este tercer bloque en la materia relativa a tener capacidad para evaluar situaciones de emergencia, de las 15 horas totales, 5 irán destinadas a analizar referente al transporte de mercancías peligrosas, con el siguiente contenido y distribución: Prácticas de extinción de incendios (3 horas); primeros auxilios (2 horas), reduciéndose todo ello a la mitad en la modalidad acelerada siempre respetando las 5 horas dedicadas a esta temática; finalmente, atinente a conocer el entorno económico del transporte por carretera de mercancías y la organización del mercado, en concreto 11 horas (de las 30 totales) serán destinadas a analizar la temática objeto de nuestra investigación en torno a las disposiciones especiales relativas a la utilización de vehículos cisterna y contenedores cisterna (2 horas); medio ambiente y contaminación, traslado de residuos, su control (1 hora); transporte multimodal, operaciones de modos múltiples de transporte (1 hora); responsabilidad civil, información general, seguros (1 hora); cisternas y contenedores cisterna, características descripción y tipos (3 horas); prácticas (2 horas); evaluación (1 hora).

<sup>286</sup> Cada una de las cuales contará con cuatro respuestas alternativas, a contestar en un tiempo no inferior a 2 horas, dónde las respuestas correctas se valorarán con 1 punto y las erróneamente contestadas se penalizarán con 0,5 puntos negativos. Se incide además, que las preguntas no contestadas o que contengan más de una respuesta no puntuarán positiva ni negativamente y, finalmente, para aprobar será necesario obtener una puntuación no inferior a la mitad del total de puntos posibles (50 preguntas correctas o más).

Por otra parte, en cuanto a los aspirantes a obtener el CAP procedentes de un Estado miembro de la Unión Europea, pueden hacerlo mediante la cualificación inicial en España si tienen en nuestro país su residencia habitual<sup>287</sup>. Además, específicamente los aspirantes nacionales de un tercer país que realicen su actividad en una empresa establecida en España o a los que se haya expedido una autorización de residencia permanente o de residencia temporal y trabajo en España pueden obtener asimismo la cualificación inicial en España.

En síntesis, nos interesa esta cualificación en su modalidad acelerada puesto que a través de ella se permite a la par de obtener el CAP, obtener el denominado comúnmente como carnet ADR que habilita al conductor a transportar por carretera mercancías consideradas como peligrosas.

### 1.1.3. Formación continua o de reciclaje.

La obtención del CAP que acredita al transportista la superación de la cualificación inicial para el ejercicio de la actividad no se trata de la única exigencia, sino que tal y como se ha señalado, debe seguir un curso para formarse regularmente y obtener el CAP que acredite su formación continua. Básicamente, esta formación de reciclaje a ojos del ADR (8.2.2.5<sup>288</sup>) tiene como objetivo primordial actualizar a intervalos regulares los conocimientos de los conductores sobre las novedades, técnicas o jurídicas, o relativas a las materias a transportar. En efecto, tanto la específica como la formación en materia de seguridad deben ser completadas periódicamente mediante cursos de reciclaje para tener en cuenta los cambios en la reglamentación. Como se ha mencionado anteriormente, ha de recalarse los cambios constantes que existen en las disposiciones normativas relativas al transporte de mercancías peligrosas por carretera; de hecho, el ADR se renueva cada dos años<sup>289</sup> por lo que mediante esta formación continua se permitirá conocer las nuevas disposiciones que atañen a la actividad del sector y en lo que a la materia examinada se refiere, en aquellas que incidan en la prevención de riesgos laborales. Esta formación periódica al incidir sobremanera en la seguridad y bienestar del conductor, se antoja necesaria para que se actualice constantemente de la evolución de los riesgos y de la aparición de nuevos

---

<sup>287</sup> Según el art. 13 del RD 1032/2007, de 20 de julio.

<sup>288</sup> Con arreglo al ADR y su regulación específica, la duración de esta formación de reciclaje incluyendo los ejercicios prácticos individuales, deberán ser al menos dos días para los cursos de formación integral, o para los cursos de formación individuales, al menos de la duración prevista anterior para los cursos de formación básica o para los cursos de especialización inicial correspondiente. Habida cuenta de la regulación que también lleva a cabo la norma española tomando como referencia esta formación periódica, basta solamente con señalar este precepto del ADR ya que, de manera más amplia en este presente capítulo se analizará la formación periódica regulada por el RD 1032/2007: a través de la asistencia a un curso con una duración de 35 horas a realizar cada cinco años.

<sup>289</sup> En efecto, a fecha 01/01/2013 está prevista la entrada en vigor del ADR 2013. Precisamente, a título informativo, sin considerarse como un texto legal, en torno a esta modificación, el Ministerio de Fomento ha publicado un resumen con los principales cambios del ADR. Se puede encontrar y consultar en el portal web del Ministerio de Fomento (*link* disponible a fecha 14/01/2013: [http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/47773DE7-5795-45B6-B1CC-C098183ABCBF/113766/PRESENTACION\\_PRINCIPALES\\_MODIFICACIONES1.pdf](http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/47773DE7-5795-45B6-B1CC-C098183ABCBF/113766/PRESENTACION_PRINCIPALES_MODIFICACIONES1.pdf)).

–como puede ser el caso de los riesgos conocidos como psicosociales<sup>290</sup>– así como a la exigencia de su actuación eficaz ante las nuevas contingencias que puedan aparecer por la evolución del mercado de transporte por carretera, en gran parte debidas al elevado grado de modernización de los medios de transporte y de las nuevas tecnologías aparecidas en el desempeño de la actividad.

En definitiva, no solo se exige que el conductor disponga de unos conocimientos previos al inicio de la actividad profesional, sino que según establece la norma nacional reflejada en el Real Decreto 1032/2007, la cual, toma como referencia el mandato de la Directiva 2003/59/CE, esta formación continua obligatoria debe servir para el reciclaje de los conductores con *«la finalidad de profundizar y revisar los conocimientos adquiridos con la obtención del Certificado de Aptitud Profesional acreditativo de la cualificación inicial»*, haciendo especial hincapié en la seguridad en carretera y la racionalización del consumo de carburante. A tenor de esta norma, el curso de formación continua debe seguirse, por primera vez, antes de que transcurran cinco años desde que se expidió el CAP acreditativo de la formación inicial, debiendo repetirse a partir de entonces, al menos, cada cinco años. De cualquier forma, solamente podrán acudir a estos cursos de formación aquéllos que previamente dispongan del CAP acreditativo de la formación inicial y se encuentren en posesión de uno de los permisos de conducción en vigor (C1, C1+E, C y C+E). La presente norma nacional, dispone que para cumplir con la exigencia de la formación continua, los conductores deben superar un curso de una duración de 35 horas cada cinco años, que deba versar sobre el contenido de las materias que integran el programa señalado en el adjuntado **anexo I**<sup>291</sup>. Sin embargo, cabe la posibilidad de realizar este curso *«en períodos discontinuos, siempre que éstos se impartan por un mismo centro autorizado, dentro de un mismo año natural y ninguno de ellos tenga una duración inferior a 7 horas. En este supuesto, cada período efectuado por el conductor deberá ser tenido en cuenta en el cómputo total de su formación continua»*. Por otro lado, conviene precisar que existe la opción de realizar un curso de formación continua para aquellos conductores que dejaron de ejercer la profesión y quieren reanudarla al no disponer de una tarjeta acreditativa de su cualificación profesional (art. 7, RD 1032/2007) la cual, juntamente al CAP, será expedida por el órgano a los aspirantes que hubiesen aprobado el examen de cualificación inicial (art. 18, RD 1032/2007).

---

<sup>290</sup> Como puede ser el estrés, la fatiga mental y física del trabajador, etc. Si bien estos tipos de riesgos psicosociales han existido siempre, no se han tomado en cuenta hasta en los últimos años debido a ser intangibles y por tanto difíciles de identificar por el empresario.

<sup>291</sup> Conviene precisar en torno al programa de los cursos de formación continua que se establecen para cualquier clase de permiso por lo que idénticas materias servirán también para el conductor de viajeros. Respecto a las materias indicadas, éstas no difieren de los bloques contenidos en la cualificación inicial, esto es: formación avanzada sobre conducción racional basada en las normas de seguridad; aplicación de la reglamentación, y; salud, seguridad vial y medioambiental, servicio, logística. Solamente varían las horas de curso impartidas por ser de ampliación y actualización de las materias ya adquiridas previamente.

Desde esta misma perspectiva, según la presente norma, a beneficio de los conductores, con esta formación continua también se pueden recuperar hasta 4 puntos del carnet de conducir a raíz de la aprobación de la Ley 18/2009, de 23 de noviembre sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (BOE 24 noviembre 2009), siempre que el centro esté habilitado para ello o tenga un acuerdo con un centro autorizado para hacer compatible ambas formaciones. De este modo, el conductor tendrá la posibilidad, en el caso de haber cometido cualquier infracción en la carretera por una conducta negligente –tales como no llevar el cinturón de seguridad o superar los límites exigidos de alcohol– de recuperar los puntos perdidos en relación con los permisos o licencias de conducir regulados a través de la Ley 17/2005, de 19 de julio<sup>292</sup>. Esta afirmación, por tanto, se fundamenta en la posibilidad de incluir en el programa desarrollado por el Real Decreto, la totalidad de las materias que en cumplimiento de los requerimientos en materia de formación continua, pueden permitir la recuperación de puntos. Por tanto, aquellos centros que cumplan con las exigencias reglamentarias, están capacitados para impartir simultáneamente las materias para que los conductores profesionales puedan recuperar puntos mediante los cursos de formación continua regulados en este Real Decreto.

En clara relación con lo anterior, y a consecuencia de un accidente de circulación, el conductor profesional puede ser privado del carné de conducir por sentencia judicial. Este hecho tiene una gran importancia ya que puede llevar aparejada la baja en la empresa, aunque si bien es cierto, puede tener derecho a reingresar en la misma en el momento en que se encuentre en disposición legal para conducir vehículos, o bien, dependiendo de la empresa, también puede optar durante el período en que el trabajador esté privado del permiso, a ser trasladado a otro trabajo en alguno de los servicios de la empresa (haciendo uso de la readaptación profesional), manteniéndole el salario correspondiente a su categoría, o encontrarse en situación de suspensión de contrato de mutuo acuerdo conforme el artículo 45 del ET, tal y como indican numerosos convenios<sup>293</sup> del sector. Importa subrayar en esta línea, que los trabajadores pueden acogerse a estas facilidades en el momento en que se le retiren el carnet (también podrá ser debido a la pérdida de puntos), con excepción del retiro del permiso debido a la ingesta de bebidas alcohólicas, consumo de drogas o imprudencia grave. En cierto modo, esto último sugiere una ligera reflexión.

---

<sup>292</sup> Regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. BOE 20 julio 2005, núm. 172.

<sup>293</sup> Convenio Colectivo del sector de transporte de mercancías de Ceuta. Acuerdo de 29 diciembre 2009. BO. Ciudad de Ceuta 8 enero 2010, núm. 4911; Convenio Colectivo de Trabajo para el Sector de Transportes de Mercancías por Carretera y sus Anexos de la provincia de Castellón (Código Convenio 1200655). Acuerdo de 26 de junio 2009 BO. Castellón 16 julio 2009, núm. 86; Convenio Colectivo del Sector de Transportes de Mercancías por Carretera y Operadores de Transporte, suscrito por COMAT, CC OO y UGT. Resolución de 19 octubre 2007. BO. Comunidad de Madrid 21 diciembre 2007, núm. 304.; Convenio Colectivo para el Sector del Transporte por Carretera del Principado de Asturias en el Registro de Convenios Colectivos de la Dirección General de Trabajo y Empleo. Resolución de 11 julio 2007. BO. del Principado de Asturias 6 agosto 2007, núm. 183; Convenio colectivo del sector de tracción mecánica de mercancías de Lérida para 1993. Resolución de 19 agosto 1993. DO. Generalitat de Catalunya 22 diciembre 1993, núm. 1835.

Las empresas, en estos casos, donde el conductor conscientemente haciendo un uso negligente de su actividad incumple su buen hacer profesional, no le proporciona las facilidades mencionadas con las consecuencias que de este hecho se derivan para el conductor. Así, al margen de que el consumo de drogas y la ingesta de alcohol representan sin lugar a dudas unos riesgos laborales en la actividad y que pueden tener consecuencias desastrosas para el bienestar del mismo por otra, en estos casos las empresas castigan estas conductas que hacen que en definitiva, se encuentra incapacitado para ejercer profesionalmente (recordemos que el permiso de conducción es indispensable para la actividad).

Por lo tanto, esta reflexión no hace más que refrendar las graves consecuencias que tiene el consumo de estas sustancias: por un lado de cara al aumento de riesgos personales en la carretera por otro; de cara a su imposibilidad para ejercer la profesión. En suma, todo ello debe servir para dejar constancia al conductor de las graves perjuicios que se pueden derivar en contra suya actuando de una manera negligente.

La importancia de esta formación continua del conductor también está presente en la negociación colectiva en muchos casos ligándolo a la necesidad de adaptación a las modificaciones técnicas de los puestos de trabajo, puesto que como ya se ha señalado, se trata de un sector de actividad en el que las innovaciones técnicas son frecuentes y una adecuada política preventiva obliga a integrar estos factores en la misma. Así, el II Acuerdo General para las empresas de transporte de mercancías por carretera, la considera un elemento estratégico para compatibilizar la mayor competitividad de las empresas con la formación individual y el desarrollo profesional del trabajador, en el marco de un proceso de aprendizaje permanente propio de la formación profesional para el empleo, manifestando su voluntad de aprovechar y desarrollar al máximo la normativa legal vigente. Las partes firmantes de dicho acuerdo se comprometen también, si fuera necesario, a adaptar las disposiciones del II Acuerdo General a cualquier normativa legal que pudiera surgir con posterioridad a la publicación del mismo, en desarrollo del Acuerdo de Formación Profesional para el Empleo acordado el 7 de febrero de 2006, o el IV Acuerdo Nacional de Formación suscrito con fecha 1 de febrero de 2006. Por su parte, y con anterioridad a este, no han faltado convenios de ámbito provincial o autonómico recogiendo previsiones en materia de formación continua: así, a título meramente ejemplificativo, cabe señalar, el convenio de las Islas Baleares<sup>294</sup> que justifica la formación continua en la organización de cursos de capacitación profesional en la medida en que los trabajadores de las empresas afectadas por el convenio, se adapten a las modificaciones técnicas de sus puestos de trabajo y, además, insiste en que el tiempo utilizado en la asistencia de los cursos sean considerados como de trabajo efectivo en la empresa, como no puede ser de otra manera dados los taxativos términos en los que se expresa el artículo 19.2 LPRL<sup>295</sup>; o el suscrito para la provincia de

---

<sup>294</sup> Convenio Colectivo del sector del Transporte de Mercancías por Carretera de las Islas Baleares. Resolución de 17 agosto 2008. BO. de las Islas Baleares de 17 septiembre 2008.

<sup>295</sup> Del tenor que sigue: «*la formación a que se refiere el apdo. anterior deberá impartirse, siempre que sea posible, dentro de la jornada de trabajo o, en su defecto, en otras horas pero con el descuento en aquélla del tiempo invertido en la misma. La formación se podrá impartir*

Cantabria<sup>296</sup>, que reconoce el derecho de todos los trabajadores comprendidos en su ámbito de aplicación a realizar cursos de perfeccionamiento y de reciclaje, considerándolos siempre como tiempo de trabajo efectivo. En idénticos términos que recoge el artículo 62 del II Acuerdo General, el costo de la formación será a cargo de las empresas, puesto que tal y como regula la LPRL en su artículo 19.2, el coste de la formación no recaerá en ningún caso sobre los trabajadores. El tiempo empleado a tal fin por los trabajadores se imputará al permiso retribuido establecido en el artículo 23.3 del ET, en la redacción dada al mismo por la reciente Ley de Reforma Laboral<sup>297</sup>. De igual forma, para aquellos trabajadores por cuenta ajena que no superen los exámenes de renovación de la autorización que habilita para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas, su contrato de trabajo quedará suspendido por un plazo máximo de seis meses, dentro del cual deberán obtener la citada autorización.

Como se ha señalado, forma parte de la obligación preventiva de la empresa el asumir el coste de esta formación externa. Paralelamente, junto a este pago de la formación, según se recoge en diversos convenios<sup>298</sup>, la asunción de esta

---

*por la empresa mediante medios propios o concertándola con servicios ajenos, y su coste no recaerá en ningún caso sobre los trabajadores».* Precisamente sobre el costo de la formación, conviene precisar a colación el mencionado II Acuerdo General para las empresas de transporte. En este Acuerdo al tratar la organización de los cursos de formación y perfeccionamiento de los trabajadores en las empresas de transporte –merced a su art. 62– señala específicamente que dichos cursos tendrán carácter gratuito en los términos y según el procedimiento previsto en el RD 395/2007, de 23 de marzo, por el que se regula el subsistema de formación profesional para el empleo (BOE 11 abril 2007), o norma que lo pueda sustituir o desarrollar, con el fin de garantizar la promoción profesional y la capacitación.

<sup>296</sup> Convenio Colectivo del Sector de Transporte de Mercancías por Carretera de Cantabria. Resolución de 8 octubre 2009, BO. Cantabria 26 octubre 2009.

<sup>297</sup> Ley 3/2012, de 6 de julio, de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral. BOE 7 julio 2012.

<sup>298</sup> Vid. entre otros, el Convenio Colectivo del Sector de Transporte de Mercancías por Carretera de Cantabria. Resolución de 8 de octubre 2009. BO. Cantabria 26 octubre 2009, núm. 205; en su apdo. correspondiente al carnet ADR indica lo siguiente: «*el coste de la obtención o renovación del carnet para conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas, será a cargo de la empresa, cuando su actividad se encuentre dentro del ámbito del ADR, y si ello es requerido expresamente por la misma. Si la empresa se hace cargo del coste de la obtención o renovación de dicho carnet, será de su libre elección el centro donde se imparta la enseñanza*». En la misma línea se muestra el Convenio colectivo de trabajo del sector de Transporte de Mercancías de la provincia de Valencia (Anuncio de 16 de junio 2010. BO. Valencia 2 julio 2008) por medio de su art. 27 en el que se señala en torno a la renovación del ADR que las horas lectivas empleadas por los conductores en cursos de reciclaje, preparación de las pruebas en centros homologados, para prorroga de la autorización que habilita para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas, y siempre que conlleven que la certificación de la realización del mismo permite acceder al examen, y no excedan de dos días, serán retribuidas por la empresa. Asimismo se concederá permiso retribuido durante el día del examen para la renovación o prorroga de la referida autorización y el día inmediato anterior. A continuación, resulta destacable cómo en este presente convenio se permite a las empresas que sufragan estos cursos, mantener a sus trabajadores como una inversión durante un tiempo determinado. A estos efectos, en los supuestos en que las empresas asuman el coste de la formación externa de sus trabajadores a los efectos de obtener el carné ó permiso de conducir vehículos especiales de transportes de mercancías peligrosas, estos una vez obtenido dicho permiso ó carné deberán permanecer en la empresa a su servicio un mínimo de 2 años, en caso de que causaran baja voluntaria o por despido disciplinario declarado procedente, no habiendo transcurrido dicho periodo deberán reintegrar a la empresa el total del coste de la formación, del periodo que falte hasta los dos años. Dichas

formación por parte de la empresa lleva como contrapartida la imposición a los trabajadores de una obligación de permanencia en la empresa de, al menos, dos años para evitar que, una vez formados, el puedan irse a la competencia. En otras palabras, a través del pago de esta formación, el empresario se garantiza la inversión formativa en sus empleados. Se trata de una previsión convencional perfectamente lícita dada la libertad negocial que se deriva del artículo 85.1 ET –e incluso parece ajustarse perfectamente a la regulación del pacto de permanencia a que se refiere el art. 22 ET que permite que el trabajador pacte con el empresario un pacto de permanencia cuando haya recibido una especialización profesional– pero es de significar que si a través de esta formación (como así parece que es) el empresario cumple la obligación preventiva que le impone el artículo 19 LPRL no parecería lícito el establecimiento ni de pactos de permanencia ni de previsiones convencionales en este mismo sentido pues de la formación –obligatoria– en materia preventiva como derecho del trabajador, no podría derivarse ninguna obligación de permanencia para el mismo: lo cierto es que la naturaleza mixta de esta formación, en la que converge la obtención del CAP y del ADR que, inmediatamente analizaremos y, por tanto en la que si concurre una cierta especialización profesional que excedería de la obligación formativa a cargo del empresario derivada del artículo 19 LPRL parece que permite concluir en la licitud de estas cláusulas. Por una parte, es una formación acorde a las características del puesto de trabajo del conductor de mercancías peligrosas y, por otra, está actualizada ante nuevas tecnologías o cambios en los equipos de trabajo debido a la obligación que el ADR impone a las empresas de que sus trabajadores se reciclen.

#### 1.1.4. Tarjeta de cualificación del conductor de mercancías.

Estrechamente ligado a la formación general de los conductores de mercancías, una vez obtenido el CAP y juntamente a éste, «*el órgano competente expedirá a cada uno de los aspirantes que hubiesen aprobado el examen de cualificación inicial, la correspondiente tarjeta de cualificación*» amén del artículo 18 del Real Decreto 1032/2007. Al tratarse de una actividad profesionalizada es en este momento, en el que el conductor ha recibido el título expedido por la Administración cuando debe ser inscrito en el Registro General de Transportistas y Empresa de Actividades Auxiliares y complementarias del Transporte, dependiente del Ministerio de Fomento. Conviene precisar además que, de igual forma que se inscribe el conductor, el transportista también deberá registrarse por el mismo cauce cuando obtenga su capacitación profesional.

Concretamente, la tarjeta de cualificación del conductor expedida por la Administración en paralelo al CAP, debe ajustarse en cuanto a su contenido, a las características que el mismo Real Decreto señala en su anexo VI<sup>299</sup> siendo

---

cantidades podrán ser deducidas por la empresa de la liquidación o finiquito correspondiente. En todo caso, la empresa documentará previamente al inicio de la formación al trabajador del coste de la formación externa y de la posible penalización.

<sup>299</sup> Como se comprueba en el anexo adjuntado en la presente investigación [(**anexo 2**: “*Tarjeta de cualificación del conductor (RD 1032/2007, de 20 de julio)*”], ésta consiste de un anverso y un reverso. En el anverso figurarán: a) la mención «*tarjeta de cualificación del conductor*»

llevada en todo momento por el conductor o, en su caso, el documento que acredite su vigencia en un sitio resguardado del vehículo juntamente con su permiso de conducir, DNI o pasaporte –y, siendo nuestro objeto–, la autorización especial para conducir las mercancías peligrosas, para su presentación ante cualquier requerimiento de los agentes de seguridad en la carretera con el propósito de demostrar que cumple con las especificaciones contenidas en la norma. Evidentemente el CAP del conductor y la tarjeta de cualificación van unidas dado que la una no se entiende sin la otra. En caso contrario, cuando esta tarjeta identificativa se encuentre falsificada, al igual que las hojas de registro u otros elementos o medios de control que exista la obligación de llevar en el vehículo, así como el falseamiento de su contenido o alteración de las menciones obligatorias de la hoja de registro o tarjeta del conductor, todas estas actuaciones negligentes serán motivo de sanción (infracción muy grave) tal y como señala la LOTT en su artículo 140.13. La responsabilidad por esta infracción corresponderá tanto a las personas que los hubiesen falsificado o colaborado en su falsificación, falseamiento o comercialización como al transportista que los hubiese utilizado en sus vehículos.

En torno a la vigencia de la tarjeta de cualificación, el Real Decreto 1032/2007 señala que tendrá validez durante un período máximo de cinco años. Como se observa tiene el mismo período que la obligación por parte del conductor de formarse nuevamente con el fin de reciclar y actualizar sus conocimientos. De hecho, al igual que se expide la tarjeta de cualificación tras haber superado la formación en su cualificación inicial, en el momento en que el conductor acredite haber superado un curso completo de formación continua, el órgano competente, previa comprobación de que su permiso de conducción se encuentra vigente, le expedirá una nueva tarjeta de cualificación, que sustituirá a la anterior y cuyo período de validez máximo alcanzará, asimismo, a los cinco años siguientes a la fecha en que hubiesen concluido las preceptivas 35 horas de formación (art. 18.1, RD 1032/2007). Esta nueva expedición conlleva en todo caso la retirada de la anterior.

En definitiva, según la presente norma en el apartado quinto de su artículo 18, el conductor profesional obligado a estar en posesión del certificado de aptitud profesional –aquel con su permiso obtenido *a posteriori* de la fecha señalada

---

impresa en caracteres grandes en la lengua o las lenguas oficiales del Estado miembro que expide la tarjeta; b) la mención del nombre del Estado miembro que expide la tarjeta (mención facultativa); c) el signo distintivo del Estado miembro que expide la tarjeta, impreso en negativo en un rectángulo azul y rodeado de doce estrellas amarillas y; d) la información específica de la tarjeta expedida, entre otros datos el apellido del titular, nombre del titular, fecha y lugar de nacimiento del titular, las categorías de vehículos para las cuales el conductor cumple las obligaciones de cualificación y de formación continua, etc.; e) la mención «*modelo de las Comunidades Europeas*» en la lengua del Estado español y la mención «*tarjeta de cualificación del conductor*» en las demás lenguas oficiales de la Comunidad. Mientras que, en el reverso figurarán: a) de nuevo las categorías de vehículos para las cuales el conductor cumple las obligaciones de cualificación y de formación continua; b) código comunitario; c) un espacio reservado para que se puedan inscribir menciones indispensables para su gestión o relativas a la seguridad vial (mención facultativa). En caso de que dicha mención perteneciera a una rúbrica definida en el presente anexo, deberá ir precedida del número de la rúbrica correspondiente y, por último; d) una explicación de las rúbricas numeradas que aparecen en el anverso y en el reverso de la tarjeta (al menos las rúbricas 1, 2, 3, 4a, 4b, 4c, 5a, 5b y 10).



del 11 de septiembre de 2009–, se encuentra obligado a llevar consigo tanto la tarjeta de cualificación como el certificado o carnet ADR que a colación se va a analizar.

#### 1.1.5. Autorización específica habilitante para el transporte de mercancías peligrosas por carretera. ADR y Reglamento General de Conductores 2009.

Tomando como referencia el ADR (Capítulo 8.2), se exige la previa obtención del conductor de mercancías peligrosas de un certificado expedido por la autoridad competente que acredite que ha participado en un curso de formación y que ha superado un examen sobre los requisitos particulares que han de cumplirse durante el transporte de mercancías peligrosas. Nos hallamos, pues, ante una actividad profesional especialmente reglada. Hay que señalar que dichas exigencias resultan aplicables a todos los conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas, con independencia, por tanto, de su condición o estatus jurídico-profesional de trabajador por cuenta ajena o trabajador por cuenta propia. De forma análoga, el legislador nacional haciendo uso del mismo precepto del ADR recoge también esta exigencia para el conductor de mercancías peligrosas a través del Reglamento General de Conductores (RD 818/2009, de 8 de mayo. BOE 8 junio 2009).

El ADR básicamente, centra su atención en la figura del conductor y en el distinto personal encargado de llevar a cabo las operaciones de carga y descarga, señalando para todos ellos la exigencia de su formación adecuada en torno a todos los riesgos y peligros presentes en el transporte de mercancías peligrosas y en las instalaciones en las que se carguen y descarguen las mercancías peligrosas; por lo tanto, ninguna información al respecto debe ser considerada como superflua puesto que cualquier precaución es poca cuando está en juego la vida de personas. En concreto, la formación del conductor debe ir enfocada a conocer todos estos riesgos y peligros ante cualquier incidente durante el transporte –o, incluso, durante la carga y descarga de las mercancías– debido a la gravedad de los daños o de la exposición a los mismos y haciendo especial destinatario al conductor y a sus ayudantes en su caso, aunque también a otros sujetos que participan en el sector como los Consejeros de Seguridad y los Técnicos Superiores en Gestión del Transporte<sup>300</sup>.

El mencionado Capítulo 8.2 del ADR se refiere a la formación de la tripulación del vehículo. De este modo, conviene precisar que por tripulación de vehículos, el Real Decreto 551/2006, considera a los conductores y a los ayudantes de los mismos. Como se ha señalado con anterioridad, no siempre es necesaria la presencia de estos ayudantes, tan sólo cuando la operación de transporte así lo precise; de confirmarse su presencia, la empresa por cuya cuenta actúa, debe acreditar documentalmente que el ayudante del conductor principal ha recibido la formación adecuada para las funciones que se le han encomendado (art. 6, RD 551/2006). Desde luego, es una exigencia imprescindible puesto que al igual que el conductor, sus ayudantes están expuestos a idénticos riesgos profesionales por estar presente junto a éste tanto en la cabina del

---

<sup>300</sup> A nivel nacional según se ha señalado anteriormente se tratan de los Técnicos Superiores en Transporte y Logística.

vehículo durante el transporte por carretera como en los centros de carga y descarga. Para asegurar el cumplimiento de esta formación se exige que la empresa de transporte deba registrar documentalmente todos los datos formativos, imponiendo el ADR, la obligación de conservarlos durante un período de tiempo establecido por la autoridad competente; consecuentemente, estos registros de la formación recibida deberán verificarse al comenzar un nuevo empleo en caso de que se encuentren desfasados. Sin embargo, el ADR atinente a la obtención del certificado específico, exclusivamente se refiere al futuro conductor de mercancías peligrosas, no haciendo remisión alguna a estos efectos al ayudante.

En efecto, acudiendo al II Acuerdo General para las empresas de transporte de mercancías por carretera tal y como se pudo observar al referirse al ayudante o mozo especializado, únicamente se derivaban tareas –entre otras– relativas mayormente a la carga y descarga siendo un experto en estas tareas y sirviendo de refuerzo para el conductor. Por tanto, no se le exige al ayudante el certificado para transportar mercancías peligrosas sino solamente, aquella formación suficiente y adecuada en torno a su función de respaldo del conductor: operaciones de carga y descarga o acondicionamiento del vehículo o protección de las mercancías peligrosas.

Así, a estos efectos, el certificado o carnet ADR, establece para los conductores la obligación de asistir a un curso básico de formación. El objetivo de este curso consiste en sensibilizarlos de los peligros que surgen en el transporte de mercancías peligrosas y proporcionarles la información básica indispensable para reducir al mínimo la probabilidad de un incidente y, si alguno les sobreviniera, para que puedan tomar las medidas necesarias para su propia seguridad y la del público, así como para la protección del medio ambiente y para limitar los efectos del incidente. En general a través de esta formación se consiguen conocer los procesos de trabajo y conocimientos globales de las tareas de las que resulta responsable el trabajador para con ello, garantizar la adopción de un método de trabajo correcto a utilizar en el puesto de trabajo sin que se vea en peligro la integridad del trabajador. En tal sentido, en el sistema de trabajo del transporte de mercancías peligrosas por carretera, el conocimiento de las distintas tareas a realizar y de los riesgos existentes redundan en una mayor eficacia en sus tareas y, lo que es más importante, en una mayor seguridad y protección de la salud. Asimismo, entre otras razones, dados los cambios legislativos que suelen haber respecto de las disposiciones generales de la reglamentación referente al transporte de mercancías peligrosas –no en vano, el contenido del ADR se renueva y modifica bienalmente– a estos conductores también se les exige un período de formación de reciclaje con el propósito de estar al corriente de tales modificaciones reglamentarias, las cuales les afectan a su actividad profesional de una manera directa.

Dada la particularidad subjetiva del conductor en esta actividad y la abundante presencia de transportistas autónomos, conviene nuevamente hacer vista atrás y afirmar que el certificado ADR es obligatorio para todos los conductores que transporten mercancías peligrosas sin importar su relación jurídica con la empresa para la que trabajan así su contenido es aplicable a los asalariados y

los autónomos siempre que no realicen transportes privados particulares ya que, solamente se aceptan aquellos transportes privados complementarios a tenor del artículo 102 de la LOTT. Obviamente, el autónomo que utilice los vehículos para transportar mercancías peligrosas para uso privado particular, al margen que se le excluye la necesidad de obtener el CAP para acceder a la profesión, está exento de cumplimiento por el ADR y, por tanto, de la obtención del certificado ADR. Razón por la cual, se exige este certificado a los conductores que transporten mercancías consideradas como tales por el ADR<sup>301</sup> en vehículos con cualquier MMA, para conductores de cisternas<sup>302</sup> (en este caso, además, deberán seguir un curso específico dedicado al transporte en cisternas), para conductores de vehículos de materias de la clase 1<sup>303</sup> (deberán seguir un curso especializado en explosivos) y, por último, para conductores de vehículos que transporten materias de la clase 7<sup>304</sup>: supuesto en el que deberán seguir un curso específico en transporte de radiactivos.

De esta manera, teniendo en cuenta qué clase de mercancía transporta, el conductor debe formarse específicamente de la misma y de los efectos que puedan producirse en atención a las distintas características químicas y grado de peligrosidad de las mercancías peligrosas. De igual modo, atendiendo al ADR, también existe una relación directa del tipo de vehículo que se utiliza para que el conductor deba obtener una formación específica<sup>305</sup>. A estos efectos, tanto los conductores de vehículos o MEMU que transporten mercancías peligrosas en cisternas fijas o desmontables de capacidad superior a 1 m<sup>3</sup>, como los conductores de vehículos batería con una capacidad total superior a 1 m<sup>3</sup> y los conductores de vehículos o MEMU que transporten mercancías peligrosas en contenedores cisterna, en cisternas portátiles o CGEM con una capacidad individual superior a 3 m<sup>3</sup> en una unidad de transporte, según señala el ADR (8.2.2.3.3), deberán asistir a un curso de formación especializada para el transporte en cisternas. Este curso, al igual que se para los otros casos anteriores, debe incluir al menos unas materias

---

<sup>301</sup> Para que surta efecto la certificación ADR deben transportarse mercancías peligrosas en unas cantidades específicas ya que, existen condicionantes que limitan la aplicación del ADR pese a que se transporten mercancías peligrosas. En efecto existen transportes de estas mercancías a los que no se les aplican las disposiciones del ADR debido a limitaciones en torno al volumen, peso o cantidad relativa de la materia peligrosa transportada. Existen exenciones totales o parciales para la sujeción al ADR, circunstancia que ha de quedar clara para los trabajadores y usuarios que participen en la actividad.

<sup>302</sup> Siempre que sean Cisternas fijas ó desmontables y Vehículos Batería de capacidad superior a un metro cúbico o también Contenedores Cisterna, Cisternas Móviles ó CGEM (Contenedor de Gas con Elementos Múltiples) de capacidad individual superior a tres metros cúbicos.

<sup>303</sup> Según el ADR, las materias de esta clase son aquéllas consideradas como explosivas.

<sup>304</sup> Según el ADR, las materias de esta clase son aquéllas consideradas como radiactivas.

<sup>305</sup> A razón del ADR, el candidato que haya superado el examen del curso de formación básica y haya seguido el curso de especialización para el transporte en cisternas, el transporte de materias y objetos explosivos de la clase 1 o el transporte de materias radiactivas de la clase 7, estará autorizado para presentarse al examen correspondiente a la formación. Asimismo, este examen deberá tener lugar y ser supervisado en iguales condiciones que el examen tras haber pasado la formación básica. La batería de preguntas deberá incluir los temas resumidos según corresponda a cada clase de curso de especialización. Cada examen de especialización constará de 15 preguntas escritas, como mínimo. Por el contrario, si el examen se debe a un curso de formación de reciclaje, los candidatos deberán responder como mínimo 10 preguntas escritas. Estos exámenes deben tener una duración de al menos 30 y 20 minutos respectivamente.

relacionadas con este tipo de transporte. Así, éstas giran en torno al comportamiento en marcha de los vehículos, incluyendo los movimientos de la carga; a las disposiciones especiales relativas a los vehículos; al conocimiento teórico general de los distintos dispositivos de llenado y vacío, así como; a las disposiciones suplementarias específicas relativas a la utilización de estos vehículos (certificados de aprobación, marcas de aprobación, etiquetado y paneles naranja, etc.).

Asimismo, la autoridad competente podrá aprobar cursos de especialización para el transporte en cisternas limitado a determinadas mercancías peligrosas o para una clase específica o clases. Estos cursos de formación de especialización, los cuales están restringidos únicamente para el transporte en cisternas no se facilitarán a los conductores de los vehículos que transporten materias u objetos de la clase 1, distintos de las materias y objetos de la división 1.4, grupo de compatibilidad S, los conductores de MEMU transportando cargamento en común de materias y objetos de la clase 1 y de materias de la clase 5.1 y los conductores de vehículos que transporten ciertas materias radiactivas.

A su vez, en términos formativos, el ADR personaliza de entre las distintas clases de mercancías peligrosas, en aquellas contenidas en los grupos de las clases 1 y 7, es decir, de las materias y objetos explosivos y de las materias radiactivas, respectivamente. No es de extrañar que las personas involucradas en el transporte y/o manejo de estas mercancías necesiten una formación específica puesto que los efectos que pueden provocar para la salud son muy graves. De esta forma, los trabajadores que manejen y manipulen esta clase de sustancias, deben estar formados apropiadamente en relación con la protección frente a los explosivos y materias radiactivas, incluyendo las precauciones a observar para limitar su exposición ocupacional y la exposición de otras personas que pudieran ser afectadas por las actividades que ellos realicen.

Así, concretando más, junto a la especialización para los conductores de cisternas, a tenor del ADR también deben seguir un curso de especialización aquellos conductores que transporten materias y objetos explosivos (8.2.2.3.4) o bien radiactivas (8.2.2.3.5). En referencia al curso específico en torno al transporte de materias explosivas (clase 1), estos cursos deben contener en su programa al menos, materias relativas a los riesgos inherentes a las materias y objetos explosivos y pirotécnicos, así como aquellas disposiciones particulares relativas al cargamento en común de las mismas. Mientras que por su parte, aquellos conductores que vayan a transportar materias radiactivas deben ser formados –por los centros habilitados al efecto–, específicamente en torno a materias relacionadas con los riesgos inherentes a las radiaciones ionizantes, a las disposiciones particulares relativas al embalaje, manipulación, al cargamento en común y a la estiba de materias radiactivas y, por último a las disposiciones especiales a tomar en caso de accidente en el que estén involucradas materias radiactivas. A propósito, haciendo acopio de la normativa específica en torno al transporte de materiales radiactivos y explosivos trasladable a aquellos transportistas cuya actividad consista en el transporte o manipulación de tales sustancias, entre el conjunto normativo de nuestro

ordenamiento jurídico interno basta citar respectivamente, el Real Decreto 35/2008, de 18 de enero que modifica el Reglamento sobre Instalaciones Nucleares y Radiactivas, aprobado por Real Decreto 1836/1999, de 3 de diciembre (BOE 18 febrero 2008) y el Real Decreto 277/2005, de 11 de marzo, que modifica el Reglamento de Explosivos, aprobado por el Real Decreto 230/1998, de 16 de febrero (BOE 12 marzo 2005). Ambas normas, según su ámbito de actuación, tomando como referencia las disposiciones concretas del ADR y ajustándose a su contenido sobre mercancías de radiactivas y explosivas establecen obligaciones para los titulares de las empresas que transporten y/o manejen las mismas.

Así, los transportistas de materiales radiactivos deben inscribirse en un registro a tal efecto (art. 78, RD 1836/1999) mientras que los transportistas que pretendan transportar mercancías explosivas que figuran como tal en el ADR, deben presentar con 48 horas de antelación al mismo, presentar para su aprobación ante la Intervención de Armas y Explosivos de la Guardia Civil que sea la competente en función del ámbito territorial del transporte, un plan de seguridad (documento base y agenda de actualización) según el modelo aprobado por la Dirección General de la Guardia Civil y confeccionado por la empresa de seguridad que deba efectuarlo (apdo. 13, RD 277/2005). De otro lado, aparte de estas normas específicas relativas al transporte, desde un prisma preventivo también existen recomendaciones para su manejo seguro en atención al INSHT y a sus Notas Técnicas Preventivas<sup>306</sup>.

Al margen de las obligaciones de los titulares de las empresas que en el ejercicio de su actividad empleen las nombradas mercancías, en vistas de la estructura formativa que señala el ADR para el curso que deba realizar el conductor siempre que transporte mercancías peligrosas, se indica de un lado una formación básica<sup>307</sup> y, cuando proceda, una formación específica, por

<sup>306</sup> Respecto a materiales radiactivos: NTP 589: "*Instalaciones radiactivas: definición y normas para su funcionamiento*" y la; NTP 303: "*Instalaciones radiactivas*". Por su parte, respecto a los explosivos: NTP 876: "*Evaluación de los riesgos específicos derivados de las atmósferas explosivas (ATEX)*"; NTP 370: "*Atmósferas potencialmente explosivas: clasificación de emplazamientos de clase I*"; NTP 369: "*Atmósferas potencialmente explosivas: instalaciones eléctricas*" y la; NTP 826: "*El documento de Protección Contra Explosiones (conocido bajo el acrónimo DPCE)*". Todas ellas han de valorarse en el seno de las instalaciones que en su caso manejen una u otra mercancía ya que, su cumplimiento redundará en unos mayores niveles de seguridad para los trabajadores encargados de transportarla y/o manejarla.

<sup>307</sup> El contenido de esta formación básica que recoge el ADR (8.2.2.3.2), se equipara al mencionado con anterioridad para la cualificación inicial en su modalidad acelerada que recoge la norma española cristalizada en el RD 1032/2007, de 20 de julio. No obstante, habida cuenta de su importancia para los conocimientos del conductor y la evitación de los riesgos a los que se puede enfrentar con motivo de su actividad profesional, conviene recoger una información que no resulta superflua y que redundará en la protección de la seguridad y salud del conductor. Así pues, las materias que, en virtud del ADR, contiene el curso de formación básica gravitan en torno a las siguientes: a) disposiciones generales aplicables al transporte de mercancías peligrosas; b) principales tipos de riesgo; c) información relativa a la protección del medio ambiente por el control de la transferencia de residuos; d) medidas de prevención y de seguridad adecuadas a los distintos tipos de riesgo; e) comportamiento tras un accidente (primeros auxilios, seguridad vial, conocimientos básicos relativos a la utilización de los equipos de protección, instrucciones escritas, etc.); f) marcado, etiquetado, inscripciones y paneles naranja; g) lo que el conductor de un vehículo deberá hacer o abstenerse de hacer, durante el transporte de mercancías peligrosas; h) objeto y funcionamiento del equipamiento técnico de

ejemplo, según las materias anteriormente señaladas para los conductores que transporten cisternas.

Tras este análisis del ADR en torno a una obligación formativa fundamental y obligatoria para todo conductor dispuesto a transportar esta clase de mercancías, España, ajustándose a todas las disposiciones contenidas en el ADR, lleva a cabo su regulación de esta autorización especial a través del Reglamento General de Conductores. Así, en nuestro país en el momento en que el conductor –previo cumplimiento de los requisitos que se le exigen y la superación de los cursos pertinentes–, se encuentre capacitado para transportar mercancías peligrosas, la Administración, por medio de la Jefatura Provincial de Tráfico en la que se solicite, es la encargada de expedir esta clase de autorizaciones específicas conforme se determina en el Reglamento General de Conductores<sup>308</sup> y disposiciones complementarias.

En efecto, a tenor de este último Reglamento General de Conductores también se exige esta formación específica señalada en el ADR y en el Real Decreto 551/2006 (art. 4.2). Al contrario que su Reglamento predecesor de 1997 (RD 772/1997, de 30 de mayo) regula la autorización especial para conducir los vehículos destinados al transporte de mercancías peligrosas, ajustando ésta a las nuevas disposiciones del ADR. En consecuencia, regula esta autorización especial en sus artículos 25-30 (ambos incluidos) señalando que deberá llevarse en todo caso por el titular junto con el permiso de conducción ordinario en vigor para el vehículo de que se trate en caso de tener que exhibirla ante la autoridad o sus agentes cuando la soliciten. Ciertamente, esta regulación resulta fundamental puesto que gracias a ella, se establecen los requisitos que se exigen a todo conductor para transportar mercancías peligrosas a nivel nacional e internacional<sup>309</sup>.

---

los vehículos; i) prohibiciones de cargamento en común en un mismo vehículo o en un contenedor; j) precauciones a tomar durante la carga y descarga de las mercancías peligrosas; k) informaciones generales relativas a la responsabilidad civil; l) información sobre las operaciones de transporte multimodal; m) manipulación y estiba de bultos; n) restricciones de tráfico en los túneles e instrucciones sobre el comportamiento en los túneles (prevención de incidentes, la seguridad, las medidas a tomar en caso de incendio o en otras situaciones de emergencia, etc.) y; ñ) responsabilidad con la seguridad. Como se observa engloba todas las materias para que el conductor una vez haya adquirido todos estos conocimientos sepa mayoritariamente cómo llevar a cabo su actividad de la forma más diligente posible y, lo más importante, para reducir los riesgos de sufrir accidentes graves.

les habilite para ello, la cual, es equivalente al certificado de formación previsto en el ADR.

<sup>308</sup> A tenor de su contenido, la persona que opte por solicitar la autorización especial deberá rellenar un modelo oficial acompañando los documentos que se indican en el anexo III. Esta autorización se expedirá conforme al modelo que se recoge en el anexo II –adjuntado en la presente investigación– [anexo 3: “Modelo de autorización ADR para el transporte de mercancías peligrosas (certificado o carnet ADR. Reglamento General de Conductores, 2009)”].

<sup>309</sup> La autorización especial que permite conducir vehículos con mercancías peligrosas se extiende también a la circulación por otros países diferentes de España dado que esta certificación tiene su razón de ser en el ADR que como bien es sabido, es un Acuerdo internacional al que nuestro país está suscrito. Eso sí, el conductor nacional que desee ejercer su actividad internacionalmente juntamente con esta autorización especial deberá obtener previamente el permiso internacional de conducción (regulado en los arts. 31 a 33 del Reglamento General de Conductores).

De tal forma que para obtener la autorización especial deberá cumplir los siguientes requisitos (art. 26, RD 818/2009, de 8 de mayo):

- a) Estar en posesión, con una antigüedad mínima de un año, del permiso de conducción ordinario en vigor de la clase B, al menos.
- b) Haber realizado con aprovechamiento un curso de formación como conductor para el transporte de mercancías peligrosas en un centro de formación autorizado por la Dirección General de Tráfico.
- c) Ser declarado apto por la Jefatura Provincial de Tráfico en las correspondientes pruebas de aptitud<sup>310</sup>.
- d) No estar privado por resolución judicial del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores, ni hallarse sometido a suspensión o intervención administrativa del permiso que se posea.
- e) Reunir las aptitudes psicofísicas requeridas para obtener permiso de conducción de las clases señaladas en el artículo 45.1.b) siendo de nuestro interés por derivarse para el transporte de mercancías, los siguientes: C<sup>311</sup>, C + E<sup>312</sup>, C1<sup>313</sup> ó C1 + E<sup>314</sup>.
- f) Tener la residencia normal en España.

<sup>310</sup> Para este fin ha de rellenarse una solicitud de pruebas de aptitud de mercancías peligrosas para la Jefatura de Tráfico. A este respecto ver adjuntado el **anexo 4**: “Solicitud de pruebas de aptitud mercancías peligrosas. Jefatura de Tráfico”.

<sup>311</sup> Según el art. 4 apdo. i) del Reglamento General de Conductores, este permiso autoriza a los mayores de 21 años, para conducir los siguientes vehículos: «automóviles distintos de los que autoriza a conducir el permiso de las clases D1 o D, cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kg que estén diseñados y contruidos para el transporte de no más de ocho pasajeros además del conductor. Dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg.».

<sup>312</sup> Según el art. 4 apdo. k) del Reglamento General de Conductores, este permiso autoriza a los mayores de 21 años, para conducir los siguientes vehículos: «conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase C y un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg, sin perjuicio de las disposiciones que las normas de aprobación de tipo establezcan para estos vehículos».

<sup>313</sup> Según el art. 4 apdo. h) del Reglamento General de Conductores, este permiso autoriza a los mayores de 18 años, para conducir los siguientes vehículos: «automóviles distintos de los que autoriza a conducir el permiso de las clases D1 o D, cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kg y no sobrepase los 7.500 kg, diseñados y contruidos para el transporte de no más de ocho pasajeros además del conductor. Dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg.».

<sup>314</sup> Según el art. 4 apdo. i) del Reglamento General de Conductores, este tipo de permiso, para los mayores de 18, autoriza para conducir los siguientes vehículos: «conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase C1 y un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg, siempre que la masa máxima autorizada del conjunto así formado no exceda de 12.000 kg, sin perjuicio de las disposiciones que las normas de aprobación de tipo establezcan para estos vehículos» y los «conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase B y un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kg, siempre que la masa máxima autorizada del conjunto no exceda de 12.000 kg, sin perjuicio de las disposiciones que las normas de aprobación de tipo establezcan para estos vehículos».

De esta forma, tras superar todos estos requisitos, la Jefatura Provincial de Tráfico procederá a expedir a favor del conductor la autorización especial para conducir esta clase de vehículos. Esta autorización con arreglo al artículo 28 del Reglamento tiene un período de vigencia de cinco años y puede ser prorrogada<sup>315</sup> y ampliada<sup>316</sup> por nuevos períodos de cinco años, previa solicitud en el modelo oficial suscrito por el interesado, a la que se acompañarán los documentos que se indican en el anexo III, por consiguiente, el conductor de mercancías peligrosas se ve en la necesidad de renovarlo mediante la realización de otro curso, aunque esta vez menos costoso y con una menor duración. Para hacer efectiva esta renovación, la persona interesada debe acreditar que en el año anterior a la pérdida de vigencia de la misma autorización, ha realizado y superado con éxito la actualización de conocimientos en un centro autorizado. En cuanto a la pérdida de vigencia del certificado que acredita el transporte de mercancías peligrosas, los supuestos en los que se hace efectiva son, obviamente, en caso de no renovación quinquenal, como también cuando el titular pierde alguno de los requisitos mencionados para su otorgamiento según el Reglamento General de Conductores.

A estos efectos, como se ha observado en el segundo requisito señalado con anterioridad, previamente a la solicitud de la autorización administrativa especial o para solicitar su ampliación, el legislador merced al Capítulo IV del mismo Reglamento y, siguiendo la estela de las disposiciones que a este respecto señala el ADR, impone al conductor haber adquirido unos conocimientos mínimos y haber realizado unas pruebas para optar a obtener la autorización especial o su ampliación. Este hecho acentúa la prevención de riesgos laborales en esta actividad tornándose la formación específica del conductor como un auténtico axioma para el devenir de la actividad. En consonancia, la adquisición previa de estos conocimientos implica un mayor conocimiento de la actividad en la carretera y por tanto, en la anticipación a los posibles riesgos que puedan ocurrir. Así, reglamentariamente conforme al artículo 63 de la presente norma: *«todo conductor debe demostrar que posee los conocimientos razonados, la comprensión y las aptitudes necesarias para*

---

<sup>315</sup> Según el apdo. tercero del mismo art. 28 para que el conductor pueda prorrogar la autorización deberá a su vez, cumplir de nuevo unos requisitos: a) no estar privado por resolución judicial del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores, ni hallarse sometido a suspensión o intervención administrativa del permiso que posea; b) haber seguido con aprovechamiento, durante el año anterior a la expiración del período de vigencia de la autorización, un curso de actualización y perfeccionamiento y; c) superar las pruebas y ejercicios prácticos individuales correspondientes en un centro de formación de conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas, autorizado por la Dirección General de Tráfico, de acuerdo con lo dispuesto en el capítulo IV del título II.

<sup>316</sup> Con arreglo al art. 29 del Reglamento, al igual que para la prórroga, para la ampliación de la autorización para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas, se debe rellenar una solicitud dirigida a la Jefatura Provincial de Tráfico, siempre que cumpla con una serie de requisitos: a) tener autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas en vigor; b) no estar privado por resolución judicial del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores, ni hallarse sometido a suspensión o intervención administrativa del permiso que posea; c) haber realizado con aprovechamiento un curso de formación para la materia para la que solicite la ampliación en un centro de formación autorizado por la Dirección General de Tráfico, de acuerdo con lo dispuesto en el capítulo IV del título II y, por último; d) ser declarado apto por la Jefatura Provincial de Tráfico en las correspondientes pruebas de aptitud.



*conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas*». Para este fin, tiene la obligación de realizar una prueba teórica común y una prueba teórica específica de control de conocimientos que versarán sobre los temas que se indican en el anexo V [C].1<sup>317</sup>].

De igual forma, todo conductor que solicite la autorización especial o su ampliación, debe demostrar, además, que posee una formación práctica<sup>318</sup>, mediante la realización de unos ejercicios individuales sobre las materias que se indican en el anexo V [C].2<sup>319</sup>] del mismo Reglamento General de

<sup>317</sup> Existe un listado de pruebas de control de conocimientos sobre formación teórica que deben realizar los solicitantes de la autorización especial para vehículos que transporten mercancías peligrosas gravitan en torno a las siguientes. Este listado es muy amplio y versa sobre aspectos específicos del transporte tal y como vienen recogidos en el ADR por lo que son unos conocimientos fundamentales que deben adquirir previo inicio de su actividad que sin lugar a dudas, en términos preventivos implicará en una mejora y protección de la salud principalmente de los conductores como de aquellos a los que un accidente de estas características les pueda afectar. De tal forma que el contenido de la prueba teórica común de control de conocimientos gravitará sobre los siguientes extremos: a) disposiciones generales aplicables al transporte de mercancías peligrosas; b) principales tipos de riesgo; c) información relativa a la protección del medio ambiente para el control del traslado de residuos; d) medidas de prevención y de seguridad adecuadas a los distintos tipos de riesgo; e) comportamiento tras un accidente o incidente (primeros auxilios, seguridad de la circulación, conocimientos básicos relativos a la utilización de los equipos de protección, etc.); f) marcado, etiquetado, inscripciones y señalización naranja; g) lo que el conductor de un vehículo deberá hacer o abstenerse de hacer durante el transporte de mercancías peligrosas; h) objeto y funcionamiento del equipamiento técnico de los vehículos; i) prohibiciones de cargamento en común en un mismo vehículo o en un contenedor; j) precauciones a tomar durante la carga y descarga de las mercancías peligrosas; k) informaciones generales relativas a la responsabilidad civil; l) información sobre las operaciones de transporte multimodal; m) manipulación y estiba de bultos y, finalmente; n) instrucciones sobre el comportamiento en túneles (prevención y seguridad, medidas a tomar en caso de incendio o en otras situaciones de emergencia, etc.).

<sup>318</sup> La prueba de formación práctica consistirá en la realización de unos ejercicios prácticos individuales sobre, al menos, las materias que a continuación se indican: a) operaciones de carga y descarga, manipulación y estiba de paquetes de materias peligrosas; b) medidas a adoptar en caso de accidente o incidente; c) primeros auxilios a las víctimas y, por último; d) extinción de incendios con especial atención al empleo del agua; utilización de los medios disponibles: manejo de extintores y otros medios de extinción sobre casos reales. A su vez, vinculado con esta formación práctica, la norma específica en los conductores que deseen ampliar la autorización para conducir vehículos cisterna, vehículos batería o unidades de transporte que transporten mercancías peligrosas en cisternas o contenedores cisterna y, aquellos que transporten mercancías de las clases 1 ó 7. Así para los primeros se les exige poseer una formación práctica y realizar unos ejercicios prácticos sobre obturación de grietas y soluciones de emergencia en ruta frente a averías que produzcan escapes, derrames u otras emergencias, con especial atención al manejo del equipo de «tapafugas» (arena, serrín, bolsas de aire, cuñas de madera, etc.), así como sobre las operaciones de carga y descarga de cisternas, baterías de recipientes y contenedores cisterna. Mientras que para los conductores de materiales explosivos y radiactivos deberán poseer una formación práctica y realizar unos ejercicios prácticos sobre las cuestiones contenidas en los anteriores párrafos a), b) y d), en lo que sean especialmente aplicables a las materias de las mencionadas clases.

<sup>319</sup> En clara unión a las anteriores materias señaladas concernientes a la prueba teórica común, todo conductor además, deberá poseer una formación teórica especializada y deberá realizar una prueba teórica específica de control de conocimientos, en los siguientes puntos dependiendo de los vehículos a conducir y materias a transportar. Como se detallará seguidamente, estas especificaciones conviene precisar, se equiparan perfectamente a la mencionada exigencia en virtud del ADR en el que se personalizaba la formación específica para aquellos conductores que transportaran contenidas en los grupos de las clases 1 (materias y objetos explosivos) y 7 (materias radiactivas). De esta forma, esta formación teórica

Conductores de 2009. Según se observan al detalle muchas materias resultan ser fundamentales que el conductor las tenga asumidas puesto que tienen una relevancia significativa para evitar en la medida de lo posible la materialización de accidentes. Estas exigencias formativas que regula el Reglamento conforme a la reglamentación internacional no hacen más que enfatizar en el carácter transversal de la prevención de riesgos laborales directamente vinculado con este sector de actividad.

Razonablemente, la posesión del certificado ADR se traduce en que el conductor ha cumplido todos los requisitos y puede acreditar conocimientos necesarios para transportar la carga peligrosa y, ante posibles contingencias en su actividad (como accidentes por vuelco, derrame de líquidos, etc.), actuar conforme a lo establecido, por ejemplo en atención a la señalización de las mercancías, en cuanto a su actuación en caso de emergencia o de operaciones de carga y descarga así, como su participación en el plan de actuación previsto en caso de accidentes junto con Protección Civil. Esta exigencia de autorización especial, resulta lógica al tratarse el sector del transporte de mercancías peligrosas, como especial y con un elevado número de siniestralidad en la carretera. Sin embargo, como es lógico, la posesión de esta certificación habilitante no es impedimento para que se produzcan accidentes ya que, es un sector muy especial en el que existen multitud de condicionantes que pueden afectar al conductor y a su actividad durante la conducción, tales como el deficiente estado de la carretera, los efectos meteorológicos (sobre todo la lluvia), la fatiga física o mental del conductor, la actuación negligente de terceros en la carretera y, un largo etcétera.

Finalmente, el conductor debe llevar el certificado de formación ADR<sup>320</sup> consigo siempre (bien junto con su documentación personal o bien, en la cabina del

---

especializada –la cual, solamente la podrán realizar quienes hayan superado la prueba teórica común– gravita sobre los siguientes puntos: 1º Los que soliciten ampliación de la autorización para conducir vehículos cisterna, vehículos batería o unidades de transporte que transporten mercancías peligrosas en cisternas o contenedores cisterna, sobre los siguientes temas: a) comportamiento en marcha de los vehículos, incluyendo los movimientos de la carga; b) disposiciones especiales relativas a los vehículos; c) conocimientos teóricos generales de los distintos dispositivos de llenado y vaciado y, por último; d) disposiciones suplementarias específicas relativas a la utilización de estos vehículos (certificados de aprobación, etiquetas e inscripciones y señalización naranja, etcétera). 2º Los que soliciten ampliación de la autorización para conducir vehículos que transporten materias y objetos explosivos (clase 1), sobre los siguientes temas: a) riesgos inherentes a las materias y objetos explosivos y pirotécnicos; b) normativa específica aplicable al transporte de materias y objetos explosivos; c) reglamento de explosivos y disposiciones complementarias sobre transporte de materias y objetos explosivos, así como; d) disposiciones particulares relativas al cargamento en común de materias y objetos de la clase 1. 3º Los que soliciten ampliación de la autorización para conducir vehículos que transporten materias radiactivas (clase 7), sobre los siguientes temas: a) riesgos inherentes a las radiaciones ionizantes; b) disposiciones particulares relativas al embalaje, la manipulación, el cargamento en común y a la estiba de materias radiactivas, así como; c) disposiciones especiales a tomar en caso de accidente o incidente en el que estén involucradas materias radiactivas.

<sup>320</sup> Particularmente este certificado debe cumplir con las características que en cuanto a su formato exige el ADR. De este modo, sus dimensiones serán conforme a la norma ISO 7810:2003 ID-1 y deberá ser de plástico. El color será blanco con letras en negro. En él se incluirá una característica de seguridad adicional, como un holograma, la impresión ultravioleta o patrones de garantía. El certificado deberá estar redactado en el idioma o en uno de los idiomas del país de la autoridad competente que haya expedido el certificado. A su vez, el

vehículo) puesto que en cualquier momento le puede ser requerido por la autoridad competente. A tenor del ADR, este certificado –que sirve de base para el modelo de autorización adjuntado en la presente investigación con arreglo al anexo II del Reglamento General de Conductores– que permite al conductor transportar mercancías peligrosas debe diseñarse con las características estándar señaladas en virtud del modelo que a renglón seguido se recoge:

|   |   |   |   |
|---|---|---|---|
| Anverso   | <p><b>ADR - CERTIFICADO DE FORMACION DEL CONDUCTOR</b></p> <p>++</p> <p>(Inserir la fotografía del conductor)*</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. (Nº DE CERTIFICADO)*</li> <li>2. (NOMBRE)*</li> <li>3. (APELLIDO(S))*</li> <li>4. (FECHA DE NACIMIENTO dd/mm/aaaa)*</li> <li>5. (NACIONALIDAD)*</li> <li>6. (FIRMA DEL TITULAR)*</li> <li>7. (ORGANISMO QUE EXPIDE EL CERTIFICADO)*</li> <li>8. VALIDO HASTA: (dd/mm/aaaa)*</li> </ol> |   |   |
| Reverso   | <p><b>VALIDO PARA LA O LAS CLASES O LOS Nº ONU:</b></p> <table border="0"> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <p><b>CISTERNAS:</b></p> <p>9. (Clase o número(s) ONU)*</p> </td> <td style="vertical-align: top;"> <p><b>DISTINTO DE CISTERNAS</b></p> <p>10. (Clase o número(s) ONU)*</p> </td> </tr> </table>  | <p><b>CISTERNAS:</b></p> <p>9. (Clase o número(s) ONU)*</p> | <p><b>DISTINTO DE CISTERNAS</b></p> <p>10. (Clase o número(s) ONU)*</p> |
| <p><b>CISTERNAS:</b></p> <p>9. (Clase o número(s) ONU)*</p> | <p><b>DISTINTO DE CISTERNAS</b></p> <p>10. (Clase o número(s) ONU)*</p>   |   |   |

De modo aclarativo, como se observa en este mismo modelo existen unos asteriscos que aparecen individualmente o bien como es el caso del anverso que aparece un doble asterisco. Con arreglo a los individuales, éstos deben reemplazar el texto por los datos que procedan, mientras que el doble se refiere al signo distintivo utilizado en los vehículos en el tráfico internacional [para las Partes del Convenio de 1968 sobre circulación por carretera o la Convención de 1949 sobre circulación por carretera, según lo notificado al Secretario general de la Organización de las Naciones Unidas respectivamente, de conformidad con el art. 45 (4) o el anexo 4 de los convenios citados].

#### 1.1.6. Centros de formación habilitados.

La obtención del CAP y del ADR, únicamente podrán impartirse en aquellos centros formativos que hayan obtenido previamente la autorización habilitante. En este mismo orden, esta particularidad viene recogida para el CAP, a la vista del contenido del Real Decreto 1032/2007 (art. 8), en el que la totalidad de los cursos formativos tanto los iniciales –en sus dos modalidades ordinaria y

---

certificado deberá estar redactado en el idioma o en uno de los idiomas del país de la autoridad competente que haya expedido el certificado. Si ninguno de estos idiomas es el inglés, francés o alemán, el título del certificado, el título del punto 8 y los títulos en la parte posterior también se redactarán en inglés, francés o alemán.

acelerada— como la formación continua de los conductores, con carácter exclusivo deben realizarse en los centros de formación autorizados. Por su parte, el Reglamento General de Conductores<sup>321</sup> merced a los requisitos del conductor para la obtención de la autorización especial, a través de su artículo 26 b), se señala expresamente la realización con aprovechamiento de un curso de formación en un centro de formación autorizado por la Dirección General de Tráfico.

Para obtener ambas autorizaciones en estos centros, vamos a centrarnos en los requisitos que para los titulares de los centros de formación exige el Real Decreto 1032/2007 (anexo II) dado que como bien es sabido, el programa de materias para obtener el CAP ya incluye la totalidad de las materias contenidas en el programa de los cursos obligatorios de cualificación para la conducción de vehículos que transporten mercancías peligrosas.

A estos efectos, la Administración tras la valoración del cumplimiento de los requisitos legales y reglamentarios, dictará resolución homologando al centro de formación en concreto y procederá a inscribir dicha homologación en la sección correspondiente del Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte.

Visto esta exigencia normativa en la que el conductor exclusivamente debe obtener el CAP y, por extensión, el certificado ADR a través de los cursos impartidos en los centros de formación autorizados, en cierto modo, se podría pensar que no hace más que refrendar lo analizado con anterioridad, es decir, el hecho de que la empresa de transporte deba acudir a un servicio de prevención ajeno para cumplir con sus obligaciones formativas debido a su escasez de medios personales.

No obstante, si bien es cierto que por medio del CAP y, gracias a la integración en su mismo programa de la temática de las mercancías peligrosas, el conductor adquiere unos conocimientos en torno a seguir su actividad bajo unas consignas de seguridad<sup>322</sup>, la realidad es que son específicas de la

---

<sup>321</sup> En torno a su articulado, directamente entrelazado con estos centros de formación, se puede mencionar su art. 65 en el que, al respecto de los centros en los que se llevarán a cabo las pruebas y ejercicios prácticos, éstos se realizarán: a) en el centro de exámenes que, atendidas las circunstancias y las posibilidades del servicio, determine la Jefatura Provincial de Tráfico a la que se hubiera dirigido la solicitud, cuando las pruebas sean para obtener o ampliar la autorización, o bien; b) en los locales del centro de formación que haya impartido el curso aprobado por la Jefatura Provincial de Tráfico, cuando las pruebas sean para prorrogar la vigencia de la autorización. Interesa destacar concerniente a la parte práctica y especificando en aquellas relacionadas con la extinción de incendios y, en su caso, con la carga y descarga y aquellas otras cuya naturaleza lo requiera, el modo en que el Reglamento señala que tales ejercicios prácticos individuales se realizarán en el lugar y en las instalaciones con los medios autorizados que, a petición del Director del centro de formación hayan sido fijados por la Jefatura Provincial de Tráfico al aprobar el curso. En cambio, los restantes ejercicios prácticos individuales –tales como los de primeros auxilios y utilización de los distintivos de pre-señalización de peligro–, se realizarán en conexión con la formación teórica, en el aula donde se impartan las clases teóricas.

<sup>322</sup> Estas consignas coadyuvan a la seguridad del conductor sin lugar a dudas dado que entre las materias que se recogen en el programa existe aquella relativa a ser capaz de realizar una operación de carga respetando las consignas de seguridad y la buena utilización del vehículo. Entre las materias que se imparten existen: analizar la temática relativa al transporte de

actividad y no generales por lo que ello no excluye al empresario su obligación de formar a los trabajadores que tiene bajo su dependencia ya que, el CAP solamente justifica una aptitud profesional para ejercer la actividad perteneciendo individualmente a la persona del conductor previo ingreso, en su caso, en la empresa de transporte. Por todo ello, estos centros formativos, debe quedar claro, no contradicen la normativa en materia de servicios de prevención ajenos ni excluyen al empresario de formar al conductor en materia de prevención de riesgos laborales sino que, solamente están cumpliendo el mandato del legislador al exigir al conductor unos conocimientos mínimos con anterioridad a ejercer su actividad.

En términos de formación en prevención de riesgos laborales en virtud de las disposiciones contenidas en la LPRL no cabe dudas de ello, sin embargo, para la formación específica de los conductores tanto del CAP como del certificado o carnet ADR, según se mencionó con arreglo al II Acuerdo General (recordemos dictado en 2012 y, por tanto, con posterioridad al RD 1032/2007) existe una contrasentido dado que en virtud de este II Acuerdo, exactamente en su artículo 64, se permite a las empresas de transporte incluidas en su ámbito de aplicación, formar a sus conductores para la renovación del CAP y del certificado de acreditación para transportar mercancías peligrosas por carretera (ADR) bien en el seno de su empresa, bien concertándolos con servicios ajenos. Por tanto, a través de este II Acuerdo se está abriendo la posibilidad de que las empresas de transporte –mayoritariamente las grandes y con recursos– puedan formar, exclusivamente en su fase continua, a sus conductores por sus propios medios, por lo que existe una disparidad de criterios entre la norma y el Acuerdo General. De todos modos, como se ha mencionado, el sector se encuentra estructurado en un gran porcentaje por pequeñas empresas por lo que cuando el II Acuerdo se está refiriendo a acudir a los servicios ajenos, realmente se está refiriendo precisamente a estos centros de formación autorizados.

De cualquier forma, estos centros de formación deben impartir las materias recogidas en la norma (tal y como recoge su **anexo I** –adjuntado– donde se señala el programa de las materias de los cursos) y además, para asegurar su eficacia y buen hacer en la docencia, el personal docente y los medios propuestos, así como su duración, deben ser adecuados a los fines perseguidos por la norma reglamentaria. Precisamente, desde el ámbito internacional (8.2.2, ADR) se exige a este centro formativo que garantice que el personal docente esté al día y tenga en cuenta los últimos desarrollos en las reglamentaciones y las disposiciones de formación relativas al transporte de las mercancías peligrosas; esta enseñanza debe ser práctica. Producto de esta

---

mercancías peligrosas, con el siguiente contenido y distribución: comportamiento en marcha de los vehículos cisterna y contenedores cisterna; conducta del conductor antes y después de la carga; manipulación y estiba de bultos, sujeción y protección de la carga; prohibición de carga en común en un mismo vehículo o contenedor; precauciones que deben adoptarse en la carga y la descarga; disposiciones específicas relativas a la utilización de vehículos cisterna y contenedores cisterna. Sin embargo desde el prisma de la LPRL el empresario aún a sabiendas de que el conductor que contrata dispone de esta base al haber adquirido previamente el CAP y el certificado ADR, debe formarle tanto inicialmente como periódicamente en torno a la prevención de riesgos laborales en virtud de la obligación que la norma preventiva le impone en su art. 19.

exigencia, nuestro país por medio de la Orden FOM/2607/2010, de 1 de octubre, ha reglamentado los requisitos que deben cumplir los formadores que impartan los cursos de cualificación inicial y formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera<sup>323</sup>.

En este punto, toda vez que el centro de formación esté habilitado para su cometido debe contar con formadores especialistas en las materias a impartir concernientes al transporte de mercancías peligrosas<sup>324</sup>. Para ser considerados especialistas, a efectos de la citada Orden Ministerial se les exige a título de expedientes académicos que cumplan algunas de las tres condiciones que se indican en su artículo 5<sup>325</sup>.

En concreto, en vistas de las titulaciones que deben adquirir previamente todo formador, entre las que se encuentran hallarse por ejemplo en posesión del CAP como Consejero de Seguridad –figura sumamente importante desde el punto de vista de las empresas usuarias de la actividad– o en posesión de un

<sup>323</sup> BOE 8 octubre 2010.

<sup>324</sup> Así, el art.1 apdo. d) de la Orden FOM/2607/2010, de 1 de octubre, señala las materias que deben ser impartidas por un profesor especializado en transporte de materias peligrosas, que giran en torno las siguientes: a) comportamiento en marcha de los vehículos cisterna y contenedores cisterna; conducta del conductor antes y después de la carga; manipulación y estiba de bultos, sujeción y protección de la carga; prohibición de carga en común en un mismo vehículo o contenedor; precauciones que deben adoptarse en la carga y la descarga; disposiciones específicas relativas a la utilización de vehículos cisterna y contenedores cisterna; b) disposiciones generales aplicables al transporte de mercancías peligrosas; finalidad y funcionamiento del equipo técnico de los vehículos; etiquetado y señalización; c) principales tipos de riesgos; medidas de prevención y seguridad adecuadas a los diferentes tipos de riesgo y, por último; d) otras disposiciones especiales relativas a la utilización de vehículos cisterna y contenedores cisterna; medio ambiente y contaminación, traslado de residuos, su control; transporte multimodal, operaciones de modos múltiples de transporte; responsabilidad civil, información general, seguros; cisternas y contenedores cisterna, características descripción y tipos; prácticas; evaluación.

<sup>325</sup> En primer lugar pueden hallarse en posesión, simultáneamente, de las siguientes titulaciones y habilitaciones: a) bachillerato o Técnico de FP de grado medio; b) certificado de Aptitud expedido por el centro que le haya impartido un curso de formación de formadores de conductores de vehículos de transporte de mercancías peligrosas, autorizado y visado por la DGT. En torno a esta condición, cabe destacar el contenido de la disposición transitoria tercera de la misma orden (especialización CAP en transporte de materias peligrosas) conforme a la cual: «*sin perjuicio de lo dispuesto con carácter general en el art. 5.1, se admitirá como profesores especializados en esta materia, hasta el transcurso del plazo de seis meses a contar desde la entrada en vigor de la norma, a todos aquéllos que acrediten su condición como profesor autorizado de mercancías peligrosas. Esta acreditación se producirá por medio de la correspondiente autorización de centro de formación de conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas, expedida por la Dirección General de Tráfico en la que conste como profesor autorizado de mercancías peligrosas*». En segundo término pueden ser considerados especialistas también siempre que se hallen en posesión simultáneamente, de las siguientes titulaciones y habilitaciones: a) bachillerato o Técnico de FP de grado medio; b) certificado de capacitación profesional como consejero de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera; c) certificado acreditativo de haber recibido el curso de formación CAP en habilidades docentes regulada en el anexo V de esta orden, y superado con éxito la evaluación final referida a éste regulada en el anexo VI de esta orden; O bien, en tercer lugar hallarse en posesión, simultáneamente, de las siguientes titulaciones y habilitaciones: a) bachillerato o Técnico de FP de grado medio; b) certificados acreditativos de haber recibido la formación de especialización CAP en transporte de materias peligrosas y de formación CAP en habilidades docentes reguladas en los anexos III y V de esta orden y, superado con éxito la evaluación final referida a cada uno de estos cursos regulada en el anexo VI de esta orden.

título de Técnico en Formación Profesional (FP). Relativo a este nivel educativo, es preciso tener en consideración el Real Decreto 555/2012, de 23 de marzo, por el que se establece el título de Técnico en Conducción de Vehículos de Transporte por Carretera fijando sus enseñanzas mínimas<sup>326</sup>.

Este título concretamente, forma parte del nivel de FP de grado medio y la competencia general de este profesional consiste en realizar la conducción de vehículos de transporte por carretera, cumpliendo las normas de circulación, seguridad vial y de transporte establecidas, así como la normativa de ámbito europeo, y otras funciones relacionadas con la supervisión y realización de operaciones de carga, ajustándose a procedimientos establecidos, según los requerimientos de calidad, seguridad y protección ambiental establecidos (art. 4, RD 555/2012). Encauzando esta competencia a nuestro ámbito, entre las distintas competencias profesionales, personales y sociales, se encuentra la relativa a «*conducir vehículos de transportes de mercancías peligrosas, vehículos cisternas y otros específicamente adaptados a distintos tipos de mercancías, aplicando protocolos de seguridad y criterios de prevención*» [art. 5 f), RD 555/2012]

Teniendo en cuenta estas particularidades en torno a los formadores, los cursos impartidos por un centro autorizado deben ajustarse a un modelo previamente homologado por el mismo órgano administrativo que autorizó al centro (art. 11, RD 1032/2007). La validez de la referida homologación es de 5 años, aunque, el órgano competente, a petición del centro de formación, puede prorrogar por sucesivos períodos de 5 años cuando entienda que su contenido y características continúan siendo adecuados. Cuando una misma persona física o jurídica fuese titular de diversos centros autorizados, puede impartir en todos ellos los cursos que le hubieran sido homologados a cualquiera de los mismos, sin necesidad de una nueva homologación.

Sobre la materia que nos hayamos, tal y como se ha señalado reiteradamente, conviene destacar que el programa contemplado en la Directiva 2003/59/CE, de 15 de julio relativa a la cualificación inicial y a la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, se puede trasladar a las materias que integran los cursos exigidos para la obtención de la cualificación de los conductores de vehículos que transportan mercancías peligrosas, establecidos en el ordenamiento regulador de dicha materia (mayoritariamente por el ADR). Evidentemente, esta unificación de programas resulta ventajosa para los conductores así como también para los titulares de los centros de formación autorizados ya que, de esta forma su oferta formativa se ampliará a un espectro más amplio de conductores.

Esta idea se traduce en la posibilidad de que los centros de formación, junto con las materias propias para la obtención del CAP, puedan impartir las materias específicas relativas a la capacitación para la conducción de vehículos que transporten mercancías peligrosas. A estos efectos, literalmente en virtud de la exposición de motivos del Real Decreto 1032/2007: «*si el centro que*

---

<sup>326</sup> BOE 18 abril 2012.

*imparta el curso cumple, además de los requisitos ya exigidos, los señalados en la legislación de la rama para los relativos a la cualificación de conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas, podrá homologar aquél a efectos polivalentes, de manera que los alumnos del curso puedan cumplir simultáneamente las exigencias de las distintas formaciones obligatorias, así como haber recibido una formación adecuada para la obtención del correspondiente permiso de conducción».*

Por lo tanto, la formación tan sólo podrá ser impartida por aquellos centros que previamente a través de las autoridades competentes hayan recibido la debida autorización para poder ejercer legalmente. Sin excluir tal y como se ha justificado la posibilidad por parte de las empresas de transporte del sector que, de manera expresa, puedan ofertar cursos de formación de reciclaje del CAP o del certificado ADR; en estos supuestos, la asistencia a estos cursos está considerada como tiempo de trabajo efectivo<sup>327</sup>. Recapitulando, en cierto modo ésta posibilidad establecida en el II Acuerdo General a favor de las empresas incluidas en su ámbito de aplicación, contradice el Real Decreto 1032/2007 puesto que a tenor de esta norma, estos cursos serán exclusivamente impartidos por los centros de formación autorizados. No obstante, se podría finalizar diciendo que siempre que estas empresas por medio de sus formadores se acojan a las materias regladas y la docencia se ajuste a los niveles de exigencia para la expedición de estos títulos, se equipararían perfectamente a los expedidos por la Administración. Eso sí, pese a ello, éste hecho no excluye a la empresa de transporte que forme preventivamente en virtud de la LPRL.

#### 1.1.7. Consideraciones a destacar tras el Certificado de Aptitud Profesional (CAP) y la autorización habilitante para el conductor de mercancías peligrosas por carretera (certificado o carnet ADR).

Como conclusión, de este conjunto normativo tanto nacional como internacional se impone –al igual que para el acceso al ejercicio de la actividad de transportista– a quien quiera ejercer como conductor, la obligación general de adquirir una aptitud profesional (CAP) para acceder a la profesión tras adquirir unos conocimientos formativos iniciales y periódicos.

Específicamente, atinente a nuestro objeto, como se ha analizado, se exige realizar un curso formativo específico para el transporte de mercancías peligrosas, que constituye requisito imprescindible para la obtención de la necesaria autorización para conducir esta clase de vehículos (certificado ADR). Las fuentes normativas nacionales analizadas a este respecto (RD 551/2006, Reglamento General de Conductores y RD 1032/2007) no difieren de su propósito dado que todas ellas redundan en el mismo resultado señalado en el ADR: la exigencia de una formación específica y la obtención de una

---

<sup>327</sup> El Convenio Colectivo del sector del Transporte de Mercancías por Carretera de las Illes Balears. Resolución de 17 agosto 2008. BO. Illes Balears 17 septiembre 2008, núm. 130, en su apartado correspondiente a la formación continua, indica al respecto lo siguiente: «Como consecuencia de las disposiciones legales vigentes en materia de formación continua, las empresas organizarán cursos de capacitación profesional para la adaptación de los trabajadores a las modificaciones técnicas operadas en los puestos de trabajo. El tiempo de asistencia a los cursos tendrá la consideración de tiempo de trabajo efectivo».



autorización especial habilitante para el transporte de estas clases de mercancías peligrosas. En efecto, como se ha detallado, el Reglamento General de Conductores aprobado por el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo se encarga en España de incluir a nuestra legislación, la necesidad derivada del ADR de regular la autorización administrativa para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas. A este propósito ha de advertirse la posible modificación de esta norma nacional debido a las Enmiendas propuestas por Portugal a sus Anexos A y B publicadas en el BOE de 11 de junio de 2011 en las que se incluyen modificaciones importantes en torno a la obtención de certificado ADR y su renovación. Así, el Ministerio del Interior, por Resolución de la Dirección General de Tráfico<sup>328</sup> publicó el proyecto de borrador.

Pese a que el conductor, como máximo exponente a los riesgos de la actividad se ha centrado el presente análisis, no debe obviarse la formación necesaria y adecuada para todo aquel personal distinto al conductor que dispone del certificado ADR para transportar mercancías peligrosas por carretera. No en vano, el mismo Acuerdo en su apartado 8.2.3 recoge desde el punto de vista preventivo esta necesidad. Así, todo el personal relacionado directamente con esta actividad debe recibir previamente una formación adaptada y específica a su cometido y responsabilidad. Nominativamente, el ADR señala al personal dependiente del transportista o el expedidor, al personal que efectúe la carga y descarga de las mercancías peligrosas, al personal que trabaje para las agencias de transporte, agencias consignatarias y los conductores que no

---

<sup>328</sup> Por la que se acuerda la apertura del trámite de audiencia a los interesados en la elaboración del Proyecto de RD por el que se modifica el Reglamento General de Conductores, aprobado por el RD 818/2009, de 8 de mayo, en materia de transporte de mercancías peligrosas. BOE 26 noviembre 2012. Mientras se está a la espera de la evolución de este Proyecto, resulta necesario señalar de modo sucinto las modificaciones propuestas. Dada la relevancia de estas posibles modificaciones que mejoran sensiblemente la certificación del conductor, conviene hacer un análisis somero de las propuestas surgidas a raíz de las Enmiendas por parte de Portugal. De esta forma, éstas gravitan en torno a la incorporación de un modelo armonizado de certificación de formación del conductor, equivalente a la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas, en formato tarjeta de plástico y con mayores medidas de seguridad que el actual. Asimismo el Proyecto añade la posibilidad de renovar el certificado de formación del conductor mediante la realización de un curso de formación y el examen de reciclaje correspondiente, o mediante la realización de un curso de formación inicial y su correspondiente examen así como – posiblemente de las más importantes desde nuestra órbita preventiva– la introducción en la lista de materias a ser tratadas en la formación básica del conductor la “*responsabilidad con la seguridad*”, con el objetivo de lograr una mayor concienciación de éste sobre la seguridad en el transporte por carretera de las mercancías peligrosas. Por tanto, resultan importantes estas modificaciones para las empresas de transporte ya que, al margen de que las pruebas de control de conocimientos para la prórroga de la vigencia de la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas se van a realizar en todo caso en las jefaturas Provinciales de Tráfico, con independencia de que el curso realizado sea de reciclaje o de formación inicial, a partir de la entrada en vigor de esta modificación, todos los conductores que tengan que renovar el ADR, además de realizar como ahora el curso obligatorio de actualización, deberán realizar y superar un examen oficial por cada especialidad autorizada que posea el conductor en dichas dependencias de la Jefatura de Tráfico. Desde un prisma preventivo, el aumento de exigencias en las certificaciones para este tipo de conductores acarrea una mayor aptitud y conocimiento que pueden trasladar en su modo de proceder y evitar accidentes, sin embargo, bien es cierto que para ellos puede resultar un perjuicio puesto que en caso de que no superen los exámenes, no podrán continuar su actividad profesional al ser exigible ello para poder seguir transportando mercancías peligrosas.

posean la autorización preceptiva y que participen en el transporte de mercancías peligrosas. Éste último caso se entiende aquella persona que transporta pequeñas cantidades las cuales le hacen estar exento del cumplimiento del ADR, sin embargo, ello no supone la evitación del riesgo por lo que la empresa para la que trabaje deberá formarle igualmente de las consecuencias que entrañan transportar por carretera esta clase de mercancías peligrosas.

En efecto, existen transportes de mercancías que en determinadas condiciones (sobre todo cantidades pequeñas) no se exige para el conductor la posesión de la autorización especial aunque las medidas de seguridad, la utilización de los equipos de protección habrán de ser los mismos que se indiquen en el ADR puesto que pese a que sean pequeñas cantidades, las propiedades originales de la materia peligrosa continua persistiendo.

Así pues, todo el conjunto normativo nacional analizado (RD 551/2006; RD 1032/2007 y; RD 818/2009: Reglamento General de Conductores) referenciado en virtud de sus normas homólogas comunitarias e internacionales [Reglamento (CE) 1071/2009, de 21 de octubre; Directiva 2003/59/CE y; ADR] imbrica en la exigencia al conductor de la superación de una formación inicial y periódica para el acceso a la profesión (CAP) así como simultáneamente, en la obtención de una certificación específica ADR que les acredite como aptos para transportar por carretera este tipo de carga peligrosa. De esta forma, dada la alta responsabilidad que se asume en una actividad de estas características, el legislador se asegura contar con unas personas competentes que disponen de los conocimientos y aptitudes necesarias para transportar mercancías peligrosas. Sin lugar a dudas por medio del establecimiento de estos requisitos se mejorara el establecimiento de la protección de la seguridad de los conductores así como de terceros ajenos y medio ambiente.

Recapitulando, las normas nacionales se hacen eco de la exigencia del ADR de exigir a los conductores de mercancías que pretendan transportar mercancías peligrosas la obtención de un certificado específico. Como se ha desarrollado, el Real Decreto 551/2006 en su artículo 4 y el Reglamento General de Conductores en sus artículos 25 y 30 al referirse a la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas no hacen más que referirse al certificado de formación previsto en el ADR en su epígrafe 8.2.1.8. En efecto, la autorización especial que nombra la norma de nuestro país equivale al certificado de formación ADR (art. 4.2, RD 551/2006). Así a estos efectos, toda vez que el conductor haya obtenido el CAP que le permite acceder a la profesión y haya superado las pruebas que le acreditan como capacitado para transportar estas mercancías, según las materias a las que se haya examinado según sus necesidades de transporte, podrá disponer entre cuatro tipos de autorizaciones ADR: a) básico común (permite llevar cualquier materia peligrosa excepto explosivos y radiactivos en vehículos no cisterna); b) cisternas (permite llevar camiones cisterna); c) explosivos (permite llevar materias explosivas); y d) radiactivos (permite llevar materias radiactivas).

## **2. FORMACIÓN ESPECÍFICA EN MATERIA DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES SEGÚN DERIVADA DE LA REGULACIÓN DE LA LPRL.**

Tras lo analizado, se produce una situación particular desde el punto de vista de la prevención de riesgos laborales por cuanto el carácter reglado de la actividad integra la formación en la propia habilitación para el ejercicio de la profesión y plantea la duda de si esto supone una exoneración de la responsabilidad formativa del empresario en materia preventiva o si, por el contrario, no obsta ni exime a este de sus responsabilidades en esta materia concreta.

La situación es tanto más peculiar por cuanto se trata de una obligación que deriva de la normativa comunitaria sobre la base de las competencias que la Unión Europea mantiene en materia de transporte (entre otras, la Directiva 2003/59/CE, de 15 de julio de 2003, de cualificación inicial y formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera) de tal forma que converge también con las competencias que la propia Unión Europea atesora en materia de prevención de riesgos laborales, y constituye una nueva muestra del carácter transversal de la materia preventiva. Razonamiento a través del cual, resulta difícil deslindar la examinada formación previa del conductor relativa a la obtención del CAP y del certificado ADR de la formación en materia preventiva puesto que, en definitiva, una adecuada formación redundaría en una reducción de la siniestralidad laboral.

La formación en materia preventiva a tenor del artículo 19 de la LPRL, supone capacitar a los trabajadores para que se anticipen a los riesgos que puedan encontrar en la carretera (carretera) o en la manipulación de las sustancias peligrosas en el trabajo (personal de carga y descarga). Además con ella, se consigue que estos trabajadores actúen de forma conveniente una vez que los riesgos se materialicen en la comisión de accidentes o incidentes en los cuales, deben actuar para atenuar o minimizar las consecuencias derivadas de los mismos. Entre los riesgos ante los que el trabajador debe estar formado, además de los propios de las sustancias transportadas, no cabe duda que cobran especial relevancia todos los condicionantes del medio de transporte y de la vía de transporte y entre estos últimos, las condiciones meteorológicas, el estado de la carretera o el volumen de tráfico en la misma. Junto a estos, los riesgos propios derivados del medio de transporte y de su adecuado mantenimiento. Mientras sobre estos últimos es posible evitar los riesgos –asegurando un correcto mantenimiento del camión– sobre los primeros, esta posibilidad es menor –aunque no cabe descartarla tampoco jugando en este sentido un papel muy importante los poderes públicos, con los itinerarios y las restricciones a la circulación de estos vehículos–. De entre los riesgos que se analizarán de manera pormenorizada y debe hacerse especial atención en la formación para evitar su aparición, se puede mencionar por su importancia por ejemplo el derivado de la fatiga del conductor desde la perspectiva de la normativa de ordenación del tiempo de trabajo en el transporte.

Como es sabido, la LPRL tiene su campo de aplicación restringido al ámbito de los trabajadores por cuenta ajena (art. 3.1, LPRL), con exclusión de los trabajadores autónomos lo que no deja de ser muy criticable dado que nos hallamos ante un sector en el que destaca la presencia de un elevado

porcentaje de transportistas autónomos. Bien es verdad que la LETA es consciente de la necesidad de promocionar la prevención de riesgos de los trabajadores autónomos y en este sentido atribuye a la Administración Pública una función promocional en relación con esta materia y respecto de los trabajadores autónomos, pero se trata de una previsión de un alcance jurídico muy difuso cuando no claramente voluntarista<sup>329</sup>.

Es de resaltar, sin embargo, la expresa mención que dicha norma realiza, entre las actividades que la Administración debe acometer en ese papel promocional, de promover una formación en prevención específica y adaptada a sus particularidades. Sin embargo, en líneas generales, existe una manifiesta ausencia de planes de formación en términos preventivos dirigidos a los trabajadores autónomos. Esta carencia es especialmente grave en el caso del transporte de mercancías peligrosas por carretera que es, con creces el que mayores riesgos tiene de padecer accidentes con graves consecuencias. Desde el Estado, mediante la Orden FOM/3591/2008, de 27 de noviembre<sup>330</sup> se otorgan ayudas precisamente para la formación en relación con el transporte por carretera, además desde la perspectiva de la negociación colectiva<sup>331</sup> únicamente al establecer comisiones paritarias entre sus funciones se encuentran la de supervisar los planes de formación que se lleven a cabo en el sector, tanto en su fase de elaboración como en su desarrollo, sin embargo la realidad es que actualmente resulta difícil encontrar planes de formación relativos al objeto de la presente investigación.

No obstante, no puede dejar de apuntarse que la profusa regulación administrativa en materia de capacitación profesional viene a suplir en parte esta carencia de planes formativos específicos en materia de formación inicial – y también continua– por cuanto, en definitiva, una adecuada formación de los trabajadores redunda también en la prevención de riesgos laborales. No obstante, no hay que olvidar que, en muchos casos, los riesgos en las actividades –y el transporte de mercancías peligrosas no es un caso distinto– derivan o se acrecientan por la organización del trabajo y, en este sentido, cobra especial relevancia el tiempo de trabajo.

El hecho de que el ADR resulte exigible a todos los trabajadores, con independencia de la naturaleza de su relación profesional (laboral o por cuenta propia) permite superar el problema de la falta de aplicación de la normativa preventiva a los trabajadores autónomos que, como hemos señalado, cuentan con una presencia significativa en el sector.

Asumiendo esta importante limitación que realiza la LPRL a perjuicio de los trabajadores por cuenta propia, por el contrario, los asalariados sujetos a un

---

<sup>329</sup> Con arreglo a su art. 8: «Las Administraciones Públicas competentes asumirán un papel activo en relación con la prevención de riesgos laborales de los trabajadores autónomos, por medio de actividades de promoción de la prevención, asesoramiento técnico, vigilancia y control del cumplimiento por los trabajadores autónomos de la normativa de prevención de riesgos laborales. Para este fin, promoverán una formación en prevención específica y adaptada a las peculiaridades de los trabajadores autónomos».

<sup>330</sup> BOE 25 octubre 2012.

<sup>331</sup> Por ejemplo es el caso del Convenio Colectivo de Trabajo para Transporte de Mercancías por Carretera. Resolución de 4 mayo 2005. Convenio colectivo de transporte de mercancías por carretera de la Región de Murcia 2004-2006.

contrato por la empresa de transporte recibirán por parte de su empleador la formación en materia preventiva bien a través de los medios propios e infraestructuras del mismo o bien a través del concurso con un servicio de prevención ajeno<sup>332</sup>; siendo en ningún caso el gasto de la formación repercutible al trabajador. Efectivamente la elección de ésta segunda opción en nuestro caso resulta la más acorde, puesto que como se ha afirmado anteriormente, la estructura organizativa común de la actividad está conformada en su gran mayoría por pequeñas y medianas empresas, así como por un elevado número de transportistas autónomos, lo que implica un escaso volumen de ingresos y un reducido nivel de infraestructuras necesarias para impartir personalmente la formación pertinente en prevención de riesgos laborales.

En los mismos términos que la formación específica para el conductor de mercancías peligrosas, en materia preventiva ésta también debe mantenerse actualizada. La LPRL (art. 19.1) exige que, junto a la formación inicial en materia preventiva, la garantía formativa del empresario también alcance cuando se produzcan cambios en las funciones que desempeñe o se introduzcan nuevas tecnologías o cambios en los equipos de trabajo. En tal sentido, la formación preventiva debe ser necesariamente constante en el tiempo puesto que a medida que transcurre la actividad pueden aparecer nuevos métodos de trabajo que como consecuencia implican la aparición de nuevos riesgos para la actividad. Aún así, cuando el empresario haya cumplido escrupulosamente todas las obligaciones formativas que la LPRL le impone, en la idea de que cualquier precaución es poca en términos preventivos, los trabajadores del sector conscientes de la peligrosidad que entraña su actividad pueden solicitar acorde al artículo 63 del II Acuerdo general para las empresas de transporte de mercancías por carretera, permisos individuales de formación en los términos que se determinan en el mencionado Real Decreto 395/2007, de 23 de marzo, con el objeto de facilitar la formación reconocida por una titulación oficial a los trabajadores que pretendan mejorar su capacitación personal y profesional, sin costes para las empresas donde prestan sus servicios. Así vinculado con esta formación preventiva pueden solicitar tales permisos individuales (por ejemplo para examinarse como Consejero de Seguridad u obtener un Master en Prevención de Riesgos Laborales: conducente a la titulación de Técnico Superior en Prevención de Riesgos Laborales) para actualizarse de los cambios normativos y de la aparición de posibles riesgos; esta amplitud de conocimientos que puedan adquirir pueden mejorar su modo de actuar ante la comisión de accidentes durante el transporte por carretera o durante las operaciones de carga y descarga de las mercancías peligrosas.

---

<sup>332</sup> Tanto esta modalidad como otras para organizar los recursos de las actividades preventivas vienen establecidas, siguiendo la estela de la LPRL, en el RD 39/1997, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Servicios de Prevención de Riesgos Laborales (RSP, publicado en el BOE 31 enero 1997). Estos servicios de prevención ajenos deben ser conocedores de las particularidades de la actividad del conductor como del personal en los almacenes de carga y descarga para con ello, formar de manera adecuada desde la perspectiva preventiva a este personal.

La LPRL se ha afirmado en torno a todas sus disposiciones y, por consiguiente, relativa a la formación únicamente se deriva su cumplimiento para las empresas de transporte que dispongan de asalariados a su cargo. Sin embargo, el ADR, dado que su ámbito de aplicación es más amplio, su contenido como se ha reiterando anteriormente, también se aplica a los trabajadores autónomos. A estos mismos efectos de formación en prevención, analizando el contenido del ADR, al margen de la formación específica para el conductor y para las demás personas involucradas en la actividad, aparece en su apartado 1.3.2.3 una formación en materia de seguridad que se equipara perfectamente a la exigida por el legislador nacional (LPRL). En virtud de esta formación las personas empleadas por los participantes en la actividad en la que su actividad se relacione directamente con el transporte de mercancías peligrosas, han de ser formadas para que respondan a las exigencias de su campo de actividad y de responsabilidad durante el transporte de mercancías peligrosas. Dejando de lado la figura del Consejero de Seguridad que dispone de su propia regulación específica –y del que inmediatamente se va a analizar su propio CAP–, se refiere primordialmente a quienes se encuentren directamente afectadas por la actividad y deba hacerse hincapié en su seguridad y salud, esto es: los conductores de mercancías peligrosas y el distinto personal responsable de la carga y la descarga de éstas. Por tanto, el ADR resalta la exigencia por parte del transportista, expedidor, cargador y descargador de proporcionar formación a este personal en materia de seguridad exigiendo que sean formados en los riesgos y peligros que presentan las mercancías peligrosas, cuya formación deberá ser adaptada a la gravedad de los riesgos de los daños o de exposición en que se pueda incurrir en caso de incidente durante el transporte de mercancías peligrosas, incluyendo la carga y descarga de éstas. Asimismo, esta formación en materia de seguridad dispensada en virtud del ADR aparte de tener como objetivo sensibilizar al personal sobre los procedimientos a seguir para la manipulación en condiciones de seguridad y los procedimientos de emergencia, deberá ser completada periódicamente mediante cursos de reciclaje para tener en cuenta los cambios en la reglamentación (1.3.2.4). Ello evidencia la comparativa entre esta formación con la regulada en la LPRL en materia preventiva así como la regulada en el mismo ADR para la formación específica del conductor de mercancías peligrosas, las cuales también debe reciclarse cada cierto tiempo.

A propósito, esta necesidad de mantener una formación continua en materia preventiva también se recoge en la negociación colectiva. Algunos convenios<sup>333</sup> destacan la exposición al riesgo tan evidente de peligro que presenta la

---

<sup>333</sup> Como es el caso del II Acuerdo General para las empresas de transporte de mercancías por carretera que con arreglo a su art. 57 h) establece como derecho de los trabajadores incluidos en su ámbito de aplicación a ser informados y a recibir la formación adecuada sobre los riesgos específicos que afecten a su puesto de trabajo o función y de las medidas de protección y prevención aplicables a dichos riesgos. Junto a este II Acuerdo, también se manifiestan en torno a esta formación tan relevante para el devenir de la seguridad de los trabajadores los siguientes convenios: Convenio colectivo de trabajo extraestatutario de eficacia limitada para la actividad del Transporte de Mercancías por Carretera de la Comunidad Autónoma de La Rioja para los años 2008, 2009 y 2010. Resolución de 16 diciembre 2008. BO. La Rioja 24 diciembre 2008; Convenio Colectivo del Sector de Transporte de Mercancías por Carretera de Cantabria. Resolución de 8 octubre 2009; así como el Convenio Colectivo del sector de transporte de mercancías de Ceuta. Acuerdo de 29 diciembre 2009.

actividad por lo que en consonancia para los trabajadores y delegados de prevención con cargo a la empresa y dentro de la jornada laboral, recibirán una formación sobre las condiciones de trabajo, actividad, maquinaria, y tecnología que puedan representar riesgo para la salud y seguridad del personal de los conductores de mercancías peligrosas. Esta formación, evidentemente tal y como se ha reiterado, resulta crucial para el devenir de la actividad y de la seguridad y salud del conductor y de los demás sujetos que participan en la actividad. Obviamente, si el empleador no facilita la pertinente formación preventiva a sus trabajadores, incurrirá en una responsabilidad por falta de adopción de las medidas formativas establecidas según los preceptos contenidos en la LPRL.

Esta infracción viene tipificada como falta administrativa en la LISOS como grave al haber incumplido las obligaciones en materia de formación e información suficiente y adecuada a los trabajadores acerca de los riesgos del puesto de trabajo susceptibles de provocar daños para la seguridad y salud y sobre las medidas preventivas aplicables, salvo que se trate de infracción muy grave conforme al artículo siguiente. Consecuentemente, como garante de la seguridad y de su deber de formación, el empresario incumplidor será responsable en virtud de la misma LISOS con una sanción grave que puede repercutir económicamente en torno a unos atenuantes y condiciones desde los 2.046 euros a los 40.985 euros.

### **3. EXIGENCIAS FORMATIVAS PARA LA PERSONA QUE DESEE EJERCER PROFESIONALMENTE COMO CONSEJERO DE SEGURIDAD.**

Dada la peligrosidad del sector, previo al transporte o manipulación de las mercancías peligrosas, el ADR y, por mandato comunitario, el legislador nacional exige la participación de unas personas capacitadas para desempeñar su actividad sobre una base mínima de conocimientos. No en vano, no solamente al conductor y al transportista se le exige el CAP y el certificado ADR y un certificado de capacitación profesional (CCP) respectivamente, sino que también la persona que desee actuar en el sector bajo la figura de Consejero de Seguridad –con arreglo al RD 1566/1999, de 8 de octubre y a la Orden FOM/605/2004, de 27 de febrero–, se le exige una capacitación profesional tras la superación de un examen teórico y práctico con el objeto de demostrar aptitudes mínimas para ejercer su profesión en una actividad, cabe recordar, en la que se desprende un importante número de riesgos para las personas, terceros y medio ambiente. Como se anticipó anteriormente, el titular de la empresa obligado a tener Consejero de Seguridad, es decir: todo aquel que solicite transportar mercancías peligrosas (expedidor, fabricante); todo aquel que cargue esta clase de materias (cargador); todo aquel que envase o embale las mismas (embalador); todo aquel que las transporte (transportista<sup>334</sup>)

---

<sup>334</sup> En este sentido, como transportista también se incluye al empresario individual que por su propia cuenta transporta mercancías peligrosas y contrata para este cometido a asalariados. Por ello incluso el autónomo puede ser a sí mismo consejero de seguridad. Por el contrario, estarán exentos de designar a esta figura aquellas personas que lleven a cabo transporte de mercancías peligrosas para uso particular o bien, los transportistas realicen operaciones de transporte por sí mismos o por medio de sus auxiliares de cantidades exentas por el ADR; a grandes rasgos embalajes combinados de peso bruto no superior a 30 kilogramos.

o bien todo aquel que reciba mercancías peligrosas (destinatario) debe contar en el seno de su empresa –pudiendo ser el mismo titular, un trabajador que designe o subcontratando externamente– con una persona capacitada específicamente para contribuir a la prevención de riesgos para las personas, bienes o medio ambiente que se pueden derivar como consecuencia de las actividades de transporte y de la carga o descarga de estas mercancías peligrosas consideradas como tal por el ADR.

Dadas las particularidades en que se desenvuelve el transporte y las actividades de carga y descarga así como la difícil comprensión del ADR por ser un documento altamente técnico, no es de extrañar que para ejercer profesionalmente como Consejero de Seguridad se requiera una formación previa. A este respecto, las pruebas oficiales para la obtención de esta capacitación acreditativa se convocan cada año por la Consejería de Transportes de cada una de las Comunidades Autónomas<sup>335</sup>. Con el añadido, a parte de aquellos centros habilitados por la Administración que puedan realizar cursos de preparación para estas pruebas de capacitación profesional. A propósito y de manera paralela, una vez el titular haya adquirido la acreditación exigida aparte de poder ejercer como Consejero de Seguridad, también podrá ser formador en los centros formativos autorizados en virtud del artículo 5 de la mencionada Orden Ministerial 2607/2010. Por tanto, esta capacitación también le permite poder impartir docencia para aquellos conductores a los que se les exige el CAP y el certificado de autorización especial para transportar mercancías peligrosas (certificación/carnet ADR).

Así, no hay dudas que, desde la órbita de la prevención de riesgos laborales, la actividad del Consejero de Seguridad inmerso por norma en toda aquella empresa que transporte o manipule mercancías peligrosas, resulta capital para la protección de la seguridad y salud de las personas involucradas en la actividad.

Al margen de la normativa comunitaria y nacional, evidentemente, el ADR<sup>336</sup> – en concreto en su apartado 1.8.3– también se pronuncia a este respecto y regula la capacitación de la capacitación profesional del Consejero de Seguridad (haciéndose efectiva por medio de la expedición del «*Certificado CE de formación para los Consejeros de Seguridad para el transporte de mercancías peligrosas*»). Merced a este apartado, para desempeñar las funciones propias del consejero, resulta necesario estar en posesión de dicho certificado de formación profesional válido para el transporte por carretera –el mismo certificado de Consejero–, con el objetivo esencial de proporcionar a la

---

<sup>335</sup> Por ejemplo para Andalucía, se llevó a cabo la Resolución de 26 de agosto de 2010, de la Secretaría General de Planificación, Ordenación Territorial, Infraestructuras y Movilidad Sostenibles, convocándose las pruebas para la obtención y renovación de los certificados de Consejeros de Seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, y se determina la composición de los Tribunales Calificadores, así como las fechas, horarios y lugares de celebración de las pruebas. Mientras que por parte de las Comunidades Autónomas de Valencia y Cataluña, se regularon los procedimientos de celebración del examen para la obtención del nombrado certificado, respectivamente a través de la Orden de 24 de marzo de 2004 (Diario Oficial núm. 4723, de 31 marzo 2004) y la Resolución PTO/641/2004, de 11 de marzo (DO. Generalitat de Catalunya 22 marzo 2004).

<sup>336</sup> Publicado en el BOE del 11 de julio de 2011.



persona interesada en ejercer como Consejero de Seguridad, tanto de los conocimientos suficientes sobre los riesgos inherentes a los transportes de las mercancías peligrosas, como de las disposiciones legislativas, reglamentarias y administrativas. El propio ADR señala las materias en las que se basará el organismo examinador para realizar el examen. Éstas giran en torno a los conocimientos relativos a las consecuencias que pueden derivarse de un accidente que implique mercancías peligrosas así como sobre los conocimientos de las causas principales del accidente y, por otra parte de las distintas disposiciones tanto de la legislación nacional, convenios y acuerdos internacionales en relación, entre otras, a las siguientes materias: a) clasificación de las mercancías peligrosas; b) disposiciones generales para los embalajes, cisternas y los contenedores cisterna; c) marcado, el etiquetado, la fijación de indicaciones y los paneles naranja (marcado y etiquetado de los bultos, fijación y retirada de las etiquetas y de los paneles naranja); d) menciones en la carta de porte; e) e instrucciones escritas (aplicación de las instrucciones y equipo de protección personal).

De idéntica forma basándose en estas especificaciones del ADR, el Real Decreto 1566/1999, de 8 de octubre recoge en su anexo el listado de las materias precisas para la realización de las pruebas de Consejero de Seguridad<sup>337</sup>. Así de modo equiparativo a su norma homóloga, los conocimientos que se tienen en cuenta para la expedición del certificado se refieren, como mínimo, a las siguientes materias que se basan en dos bloques: en primer lugar en atención a las medidas generales de prevención y de seguridad y, en segundo lugar; en las disposiciones contenidas en la legislación nacional, normas comunitarias, convenios y acuerdos internacionales relativas al modo de transporte utilizado.

Por todo ello, el empresario titular obligado a designar a esta figura, para que pueda contar con los conocimientos profesionales del Consejero de Seguridad, éste con anterioridad, debe haber obtenido una capacitación profesional<sup>338</sup> que si bien, es un sujeto formado en materia preventiva, lo es solo específicamente de la actividad consistente en el transporte de mercancías peligrosas o en las operaciones complementarias al mismo, tales como la carga y descarga, la cual cosa quiere decir, que su designación es independiente del cumplimiento

---

<sup>337</sup> Adjuntado al final del presente capítulo como **anexo 5**: “*Lista de las Materias precisas para la realización de las pruebas de Consejero de Seguridad (RD 1566/1999, de 8 de octubre)*”.

<sup>338</sup> Su importancia en el seno de la empresa es altamente necesaria desde el punto de vista preventivo ya que, entre sus tareas al margen de redactar un informe anual sobre las actividades de la empresa, se encuentra la de examinar que todos los sujetos involucrados en la empresa respeten las disposiciones relativas al transporte de mercancías peligrosas (tanto nacionales: RD 551/2006 como internacionales: ADR). No obstante, a nuestro particular destaca pues el presente estudio es preventivo, la función del consejero de asesorar a la empresa en el estudio previo de las operaciones, presentes y futuras; evaluación de las necesidades; proposición de soluciones; comprobación de la aplicación de las medidas propuestas; valoración previa de la adecuación de los envases o embalajes utilizados para el transporte de mercancías peligrosas; comprobación de la idoneidad de las herramientas y lugares de carga y descarga; proposición de soluciones. Asimismo, resulta crucial para la seguridad también puesto que, en torno al personal implicado en las actividades, debe comprobar que todas estas personas tengan la formación adecuada. Para esta tarea, realizará un examen previo de los expedientes del personal implicado en las maniobras afectadas y propondrá el inmediato cumplimiento de la norma.

que el titular debe cumplir en materia de prevención de riesgos laborales en la empresa para sus trabajadores. En efecto, la LPRL en ningún momento nombra al Consejero de Seguridad como colaborador en esta materia. De cualquier forma, ambas coadyuvan en una mayor protección de la seguridad y salud de los trabajadores inmersos en estas actividades tan peligrosas.

Desde esta perspectiva, todo aquel que pretenda acreditarse como tal, ha de superar un examen (teórico: 50 preguntas<sup>339</sup> tipo test según el modo de transporte y especialidad y práctico: sobre el modo de transporte y especialidad concreta) a tenor de la mencionada Orden FOM/605/2004, de 27 de febrero que establece las características del mismo, así como sus modalidades y distintas convocatorias. Equitativamente, el ADR recoge la misma metodología de examen al insistir en ambas partes: teórica y práctica. No obstante, recoge pequeños cambios con respecto a la norma nacional puesto que añade que el examen consistirá por una parte consistirá de forma escrita –incluso añadiendo la opción de ser completada de forma oral– en un mínimo de 20 preguntas incluyendo la posibilidad de realizarse tipo test en cuyo caso, dos preguntas test equivaldrían a una pregunta abierta y, por otra parte en un supuesto práctico en relación con las distintas funciones del consejero con el objetivo de que demuestren poseer las cualidades exigidas para ejercer como tales. Pese a estos ligeros cambios de la norma nacional respecto al ADR, el objetivo no difiere en el sentido de exigir a quien desee ejercer como Consejero de Seguridad unos mínimos de conocimientos específicos en la materia del transporte de mercancías peligrosas.

En definitiva, amén de estas metodologías evaluativas, los futuros Consejeros de Seguridad deberán superar un examen en nuestro caso para el modo de transporte por carretera, optando en virtud del artículo 1 de la Orden FOM/605/2004 entre examinarse globalmente para todas las especialidades o de forma separada para alguna o algunas de las especialidades siguientes: a) clase 1 (Materias y objetos explosivos); clase 2 (Gases); clase 7 (radiactivas); clases 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 8 y 9 es decir, materias sólidas y líquidas contenidas en la enumeración de cada una de las clases del ADR, o bien; materias líquidas inflamables con los números de identificación de la Organización de Naciones Unidas 1202 (Gasóleo), 1203 (Gasolina) y 1223 (Queroseno).

Finalmente, superado el examen, el órgano competente de la Comunidad Autónoma expedirá el certificado de aptitud correspondiente –siguiendo el modelo que se recoge a colación–, acreditando al Consejero como apto para ejercer las funciones propias según la especialidad o especialidades escogidas. En cuanto a la validez, según el ADR y la mencionada Orden nacional (art. 5) el certificado tendrá una vigencia de cinco años y se renovará por cinco años más siempre que durante el último año anterior a la expiración del mismo, su titular supere una prueba de control<sup>340</sup>. Por el contrario, en supuesto de ausencia de

---

<sup>339</sup> Estas preguntas consisten en la elección entre cuatro opciones. Debiendo ser correctas al menos 25 para superar el examen.

<sup>340</sup> La debe aprobar la autoridad competente y tiene por objeto verificar si el titular posee los conocimientos necesarios para ejercer las tareas que le corresponde. Esta prueba de control para la renovación de los certificados, consistirá solamente en la realización de la prueba

renovación del certificado, surtirá efecto la incapacitación del titular para ejercer legalmente como consejero de seguridad, debiendo, en su caso, someterse a las pruebas necesarias para obtener un nuevo certificado. En supuestos de que aún así, ejerza su actividad en la empresa obligada a tener esta figura, será ésta última, por medio de su titular, responsable por tener a su cargo, a un supuesto Consejero de Seguridad, siendo consecuentemente sancionado en virtud de la LOTT que establece como infracción muy grave el incumplimiento consistente en: transportar, cargar o descargar mercancías peligrosas disponiendo de una persona no habilitada como Consejero de Seguridad para la materia o actividad de que se trate (art. 140.25.21).

| <b>Certificado CE de formación para los consejeros de seguridad<br/>para el transporte de mercancías peligrosas</b>  |  |  |
|--|--|--|
| Certificado Nº: .....  |  |  |
| Signo distintivo del Estado miembro que expide el certificado: .....   |  |  |
| Apellidos: .....   |  |  |
| Nombre (s): .....  |  |  |
| Fecha y lugar de nacimiento: .....   |  |  |
| Nacionalidad: .....  |  |  |
| Firma del titular: .....   |  |  |
| Válido hasta el (fecha): .....   |  |  |
| para las empresas de transporte de mercancías peligrosas, así como para las empresas que efectúan operaciones de carga o descarga ligadas al/los transporte/s y especialidad/es: |  |  |
| <input type="checkbox"/> por carretera   | <input type="checkbox"/> por ferrocarril | <input type="checkbox"/> por vía navegable |
| Expedido por:  |  |  |
| Fecha: .....   | Firma: .....                             |  |
| Renovado hasta: .....  | Por: .....                               |  |
| Fecha: .....   | Firma: .....                             |  |

escrita y en las mismas condiciones que las requeridas para el examen de acceso establecidas en el art. 2 de la Orden FOM/605/2004.

## CAPÍTULO TERCERO

### TIEMPO DE TRABAJO

#### 1. LA IMPORTANCIA DE LA ORDENACIÓN DEL TIEMPO DE TRABAJO EN EL SECTOR Y SU RELEVANCIA EN LA EVITACIÓN DE LOS RIESGOS LABORALES DEL CONDUCTOR PROFESIONAL DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.

Centrándonos en la figura del conductor, a efectos de procurar una mayor protección de la salud y la seguridad en la actividad del transporte de mercancías peligrosas por carretera, los controles del tiempo de trabajo y de los períodos de descanso y pausas así como el uso y la utilización de los dispositivos de control instalados en los vehículos habilitados para este tipo de transporte, resultan sumamente importantes ya que, pueden tener una influencia significativa en la generación de riesgos para su actividad.

El tiempo es a estos efectos, un factor determinante que puede provocar estrés y sensación de fatiga en el conductor profesional y, por ello, una merma en sus capacidades psicofísicas que pueden hacer aumentar las probabilidades de padecer accidentes de tráfico.

Estos factores afectan, lógicamente, a todos los conductores, es decir, a todas las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera y que han obtenido la debida autorización y certificación. Indudablemente, ello debería determinar una regulación uniforme, sin discriminar entre trabajadores por cuenta ajena o por cuenta propia, puesto que la capacidad de conducción durante un largo período de tiempo resulta igualmente perjudicial tanto para unos como para otros. Sin embargo, como se analizará, el ámbito de aplicación de cierta normativa concerniente al tiempo de trabajo sí que realiza una distinción entre unos y otros.

El tiempo de trabajo en el sector específico del transporte de mercancías por carretera es muy variable, sobrepasando en muchas ocasiones las ocho horas diarias<sup>341</sup> de jornada laboral (sumando las horas de conducción y de las labores

---

<sup>341</sup> Según demuestra la encuesta recogida en: INSTITUTO DE SALUD CARLOS III, “*Salud y Condiciones de Trabajo en el Transporte de Mercancías por Carretera*”. Escuela Nacional de Medicina del Trabajo. Getafe (Madrid), 2007, « (...) los resultados revelan que los conductores dedican una media de 43 horas (desviación típica de 9,5 horas) exclusivamente a la conducción por semana y una media de 11,9 horas (desviación típica de 13,4 horas), a labores de carga y descarga por semana. De entre estos valores medios, destaca el hecho que, el

de carga y descarga de las mercancías peligrosas). Incluso, anudado a esta circunstancia, también existen unos tiempos de permanencia y espera muy cambiantes tanto en los propios centros de trabajo como en los puntos de carga y descarga que, a menudo, se utilizan como lugares de descanso aún sin reunir los requisitos mínimos<sup>342</sup>. Este hecho se agudiza más en el supuesto del transportista autónomo<sup>343</sup> que simultanea su actividad profesional con la de conductor de estas mercancías no sujeto a determinadas normas que regulan precisamente por este motivo, una limitación y descansos obligatorios durante la jornada en la carretera. Del mismo modo, dado que la actividad en ciertas ocasiones así lo requiere, el transporte de las mercancías peligrosas debe hacerse durante la noche lo cual añade un plus de penosidad a la ya de por sí actividad tan peligrosa. Aparentemente en estas horas nocturnas, la conducción es más fluida por la escasa circulación de otros vehículos, –lo que reduce, sin lugar a dudas el riesgo de sufrir accidentes–, sin embargo, bajo estos condicionantes, –como se ampliará en adelante– el hecho de conducir de noche está interrelacionado con la aparición de factores que repercuten negativamente en la seguridad y salud de los conductores profesionales al aumentar la sensación de monotonía en la carretera y por consiguiente, el riesgo de somnolencia.

En paralelo a esta circunstancia, por las particularidades de la actividad, en muchas ocasiones deben trabajar de noche o bien durante el fin de semana y días festivos; días que pasa fuera de su domicilio particular interfiriendo así el trabajo en su vida familiar, social o de ocio. A mayor abundamiento, aunque por necesidades del servicio existen ayudantes que acompañan al conductor profesional, la realidad demuestra que, en la gran mayoría de las ocasiones, presta su trabajo en solitario y su contacto con otras personas es prácticamente nulo, circunstancias que pueden provocar síntomas de aburrimiento y desasosiego que pueden traer consigo pérdidas de atención y favorecer la aparición de accidentes viales. A este respecto, sin duda, los acuerdos que a nivel de la empresa de transporte se puedan adoptar en torno al horario de trabajo y la conciliación de la vida familiar y laboral pueden resultar beneficiosos para la salud y bienestar del conductor y de hecho es una cuestión que ocupa un importante grado de valoración por parte de las distintas acciones normativas de la Unión Europea<sup>344</sup>. Así, la formalización de estos acuerdos influiría significativamente en el comportamiento y motivación del conductor ya que, consecuentemente causarían un efecto positivo,

---

25,1% de los conductores supera las 50h semanales dedicadas a la conducción y un 34,2% manifiesta dedicar más de 12 horas a la semana a labores de carga y descarga». Pág. 56

<sup>342</sup> INSHT, “*Guía Práctica de Riesgos y Medidas Preventivas para Autónomos en el Sector del Transporte de Mercancías Peligrosas por carretera*”, Madrid, pág. 6.

<sup>343</sup> Así se recoge en VV.AA., “*La Salud Laboral en el Sector del Transporte por Carretera*”, publicación que forma parte del proyecto I-071, financiado por la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales en la convocatoria del año 2000. Edita: LABOUR, Grupo de Análisis Sociolaborales Internacionales, Madrid. Según este estudio, el tiempo de conducción ocupa, según los entrevistados en el este estudio, una media de ocho horas y treinta minutos, sin grandes diferencias entre asalariados y autónomos. Por el contrario, el tiempo total de trabajo es superior para los trabajadores autónomos, pág. 86.

<sup>344</sup> Como es el caso del importante proyecto llevado a cabo desde el ámbito comunitario: EUROPEA UNION, “*Reconciliation of work, family and private life*”, Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2009.

fundamentalmente para la salud, el bienestar y la motivación del mismo<sup>345</sup>; simultáneamente, también irían a favor de la empresa en términos de eficacia, productividad y competitividad.

Diversos factores particulares de la actividad, tales como los cambios en las jornadas, los múltiples trayectos, los tiempos de espera o de permanencia, redundan en la aparición de diversas patologías que pueden desencadenar accidentes laborales en la carretera. El estrés o fatiga mental y el agotamiento son riesgos psicosociales<sup>346</sup> que aparecen durante el transcurso de una actividad excesiva en la carretera, es decir, ante unas largas jornadas continuadas de trabajo. Queda claro y meridiano que cuanto mayor es el número de horas al volante, estos riesgos psicofísicos se ven incrementados y, por tanto, la posibilidad de que ocurran accidentes es mayor. Lógicamente, hay un efecto correlativo en el aumento de riesgos en la carretera con el ejercicio de la actividad durante un tiempo prolongado puesto que la capacidad de atención y de reflejos se ven disminuidos. Además, a lomos de estos riesgos que pueden traer consigo graves consecuencias para los conductores profesionales de mercancías peligrosas, no hay que olvidar el alto grado de presión y tensión a la que se encuentran sometidos por transportar la carga eficazmente sin comprometer a terceros en la carretera y al medio ambiente, que lógicamente, pueden agravar la aparición de estas patologías y, por ende, la generación de riesgos en la actividad.

Es evidente que la aparición de estas patologías relativas a la carga psicofísica del conductor se acentúa más con la excesiva permanencia en el tiempo de la actividad del transporte por carretera. No en vano, las reducidas dimensiones de su puesto de trabajo –que coincide con la cabina de su propio vehículo–, traen consigo unas limitaciones en sus movimientos. Mantener idénticas posturas durante largos períodos de tiempo, dificulta desde el punto de vista ergonómico, la comodidad y bienestar del trabajador; circunstancias que pueden provocar distracciones y mayor probabilidad de que se actualicen accidentes de trabajo. Razones más que necesarias para afirmar que el descanso del conductor profesional resulta esencial tanto para su seguridad y salud como para el óptimo desarrollo del transporte de mercancías, evitando de

---

<sup>345</sup> INSTITUTO DE SALUD CARLOS III, “*Salud y Condiciones de Trabajo en el Transporte de Mercancías por Carretera*”. Escuela Nacional de Medicina del Trabajo. Getafe (Madrid), 2007, pág. 87.

<sup>346</sup> Estos factores o riesgos, son una de las cuatro áreas en las que se divide la prevención de riesgos laborales junto con la ergonomía, la seguridad e higiene y medicina del trabajo. Se originan por las condiciones y la organización del trabajo e inciden en la salud de las personas a través de mecanismos psicológicos y fisiológicos. La existencia de estos riesgos afecta además al desempeño del trabajo. Como es nuestro caso, unas tareas con excesiva responsabilidad, un ritmo alto de trabajo, un mal diseño ergonómico del puesto de trabajo (cabina del vehículo del conductor) una mala organización del trabajo, entre ellas la ordenación y organización del tiempo de trabajo (pausas y descanso, el horario de trabajo, trabajo a turnos y nocturno), son causas que originan los denominados como riesgos psicosociales. Por todo ello, estas empresas deben gestionar el tiempo de trabajo adecuadamente y realizar en este sentido, la pertinente evaluación de riesgos laborales que eviten o minimicen la aparición de brotes de riesgos psicosociales durante el trabajo. En este sentido, en torno a esta clase de riesgos laborales, basta reseñar que cada vez más, alcanzan un mayor grado en su valoración y conciencia en las actuales organizaciones empresariales

esta manera las graves consecuencias que suponen poner en peligro la mercancía peligrosa transportada.

Por todo ello, los descansos y el respeto a los límites de las jornadas laborales así como se detallará en adelante, la obligación de disponer del tacógrafo digital instalado en el vehículo, resultan esenciales en aras a la obtención de una mayor seguridad y eficacia en el sector ya que uno de los factores que hacen aumentar las posibilidades reales de sufrir accidentes en la carretera y que la carga peligrosa se vea comprometida, es el hecho de que el conductor profesional realice períodos de conducción excesivamente largos: la limitación de las horas al volante repercutirá en un mayor bienestar en el trabajador y en un aumento de su seguridad y salud laboral. Tal y como se analizará seguidamente, existe una regulación muy estricta en relación con el descanso y el límite de jornada de los conductores de mercancías que evidencia la importancia y la gravedad de estos factores en la actividad del transporte de mercancías peligrosas por carretera. A estos efectos, la Inspección de Transporte Terrestre como organismo de control de la actividad, enfoca sus esfuerzos mayoritariamente en el cumplimiento por parte de los conductores y de las empresas de transporte de todas las obligaciones concernientes al tiempo de trabajo y a los períodos de pausa y descansos; en efecto, en este sector de actividad, un gran porcentaje del total de sanciones impuestas corresponden a incumplimientos a los tiempos obligatorios de conducción en la carretera y en la obligación de hacer pausas. Así se recogió en 1979 – específicamente referido a este sector de actividad– por el Convenio OIT número 153 sobre duración del trabajo y períodos de descanso (transportes por carretera), que estableció un descanso cada cuatro horas de conducción, limitando el tiempo total dedicado a conducir a 9 horas diarias y 48 horas semanales y exigiendo, al menos, 10 horas de descanso en cada período de 24 horas.

A nadie se le escapa que, particularmente, en este sector, la prestación de los servicios de los conductores profesionales se encuentra fuertemente condicionada por el tiempo de trabajo pues en muchos casos urge el cumplimiento en los plazos de entrega pactados unido a la multiplicidad de trayectos y destinos a los que hacerlas llegar y los factores externos tales como estado del tráfico, tiempo o carreteras. Esta circunstancia puede determinar un incremento del riesgo fomentando conductas imprudentes de los conductores y entre ellas, el incumplimiento de la normativa limitativa en materia de tiempo de trabajo. Consciente de esta realidad, el Reglamento (CE) 561/2006, de 15 de marzo<sup>347</sup> –hay que recordar que es una norma directamente aplicable en

---

<sup>347</sup> Publicado en el DOL 11 abril 2006, sobre armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera que modifica los Reglamentos (CEE) números 3821/85, de 20-12-1985 y 2135/98, de 24-9-1998 y deroga el Reglamento (CEE) número 3820/85, de 20-12-1985 del Parlamento Europeo y Consejo. Este Reglamento comunitario establece la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y determina condiciones comunes para todo el transporte por carretera, ya sea público o privado, de mercancías o de viajeros, españoles o extranjeros, que realicen el transporte por el interior de España o por el territorio de la Comunidad Europea, lleven el vehículo en carga o circulen en vacío. Precisamente sobre estos vehículos, la presente normativa exclusivamente se aplica a aquellos vehículos cuyo peso máximo autorizado (MMA) sea superior a 3,5 toneladas.

España– prohíbe taxativamente el establecimiento de primas o complementos salariales vinculados a las distancias recorridas o al volumen de las mercancías transportadas si dichas remuneraciones fueran de tal naturaleza que puedan comprometer la seguridad en la carretera o fomentar las infracciones de las previsiones de la propia norma reglamentaria (art. 10). Aunque esta previsión no puede excluir el establecimiento de pluses de productividad a favor de los trabajadores, habrá que ser muy cauteloso en la valoración de estas prácticas de modo que nunca puedan redundar en un incremento de los riesgos. Una previsión similar se contempla respecto del plus de trabajo nocturno respecto del que el Real Decreto 902/2007, de 6 de julio<sup>348</sup> señala que en ningún caso la retribución específica del trabajo nocturno, determinada conforme a lo previsto en el artículo 36.2 del ET, podrá poner en peligro la seguridad vial (art. 10.2 bis).

No hay que olvidar que estamos ante un sector que se viene caracterizando por la existencia de una elevada competencia, con altos niveles de sobre-oferta, lo que de hecho puede determinar una relajación en el cumplimiento de las prescripciones en materia de tiempo de trabajo con lo que esto supone en cuanto a la seguridad<sup>349</sup>. Es por ello que, desde el punto de vista preventivo, debe llevarse a cabo un rígido control del cumplimiento de esta normativa, tanto desde la propia empresa de transporte como de aquellas empresas usuarias y que participen en el sector y cuenten para ello con conductores a su cargo, como por las instancias públicas que tienen atribuida esta competencia de control. La regulación normativa en materia de tiempo de trabajo y las medidas tendentes a asegurar su cumplimiento, está considerada como una de las medidas más importantes para la protección y prevención de los conductores profesionales.

El conjunto de las empresas que cuenten bajo sus dependencias con conductores asalariados, deben gestionar adecuadamente el tiempo de trabajo habida cuenta de las evidentes connotaciones que, para la seguridad y salud se derivan para los trabajadores del sector. Entre otras medidas: el cumplimiento estricto de la normativa; evitar complementos salariales que puedan determinar un incremento de conductas imprudentes y; una correcta organización del trabajo que evite tiempos excesivos de espera que sobrecarguen al trabajador, redundarán en una mayor efectividad en la actividad realizada con el vehículo durante su circulación por carretera y, lo más importante, en el bienestar físico del conductor.

Fruto de su importancia en el sector, es abundante la normativa –comunitaria y nacional– que viene a establecer limitaciones a la jornada de los transportistas profesionales, tanto como beneficiario directo de la misma –al constituir el sujeto activo del transporte– como por extensión, a terceros implicados y al medio ambiente<sup>350</sup>: a nivel nacional destaca ante todo las disposiciones

---

<sup>348</sup> A través del cual, se modifica el RD 1561/1995, sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al tiempo de trabajo de los trabajadores que realizan actividades móviles de transporte por carretera. Concretamente, modifica los arts. 10 –añadiendo un apdo. bis al mismo– y 11. Publicado en el BOE de 18 julio 2007.

<sup>349</sup> VV.AA., “*El transporte terrestre de mercancías*”, Fundación Valenciaport (Biblioteca Técnica) Valencia, 2010, pág. 40.

<sup>350</sup> La Unión Europea exige al conductor un control racional del consumo de carburante como medida de protección del medio ambiente.



comunes aplicables en el ET sobre el tiempo de trabajo (art. 34); el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo (BOE 26 septiembre 1995) y el Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo, que establece excepciones a la obligatoriedad de normas sobre tiempos de conducción y descanso y uso del tacógrafo en el transporte por carretera (BOE 26 mayo 2007) mientras que, a nivel comunitario destaca: la Directiva 2002/15/CE, de 11 de marzo, sobre la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera (DOL 23 marzo 2002) y el Reglamento (CE) núm. 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de marzo de 2006.

En este sentido, se regulan unas jornadas laborales específicas en el sector con la finalidad de limitar la excesiva prolongación en el tiempo de la realización del transporte y controlar el tiempo de trabajo y los períodos de pausas y descansos. En general, la normativa que examinaremos a continuación, se configura como norma de derecho necesario pero de carácter mínimo de tal forma que deja un amplio campo a la negociación colectiva para el establecimiento de normas que puedan ser más beneficiosas para los trabajadores, en términos de descanso. Así lo recoge expresamente el citado Reglamento (CE) 561/2006 al señalar que sus disposiciones relativas a las condiciones de trabajo no son *«obstáculo al derecho de empresarios y trabajadores del sector a establecer, ya sea mediante negociación colectiva u otros medios, disposiciones más favorables para los trabajadores»*. Desde otra perspectiva, la de la sucesión normativa, el Real Decreto 1561/1995, recoge también el mantenimiento de condiciones más beneficiosas: *«las normas en materia de jornada establecidas por disposiciones legales y reglamentarias del Estado, por convenios colectivos y contratos de trabajo o por usos y costumbres locales y profesionales que fueran más favorables para los trabajadores que las establecidas en esta norma no se entenderán modificadas por lo dispuesto en la misma, subsistiendo en sus propios términos sin perjuicio de su ulterior modificación en la forma que en cada caso proceda»*.

Desde luego queda fuera de toda duda la implicación que, en términos de seguridad y salud tiene el estricto cumplimiento de las jornadas laborales de los conductores y, en su caso, de sus empresarios, más cuando en general, el sector del transporte por carretera (tanto de viajeros como de mercancías), actualmente está registrando unos preocupantes y graves índices de siniestralidad<sup>351</sup>. Esta circunstancia, unida en nuestro caso al sector específico del transporte de mercancías peligrosas, pone de manifiesto la importancia de la actividad y los graves riesgos que conlleva.

---

<sup>351</sup> Según la Comisión de Seguridad Vial celebrada en Santiago de Compostela (18 octubre 2011), en España mueren cada año en torno a 400 conductores profesionales en accidentes de tráfico. Al respecto, el Sindicato Comisiones Obreras alerta de este importante porcentaje de accidentabilidad y propone entre otras medidas, áreas de descanso adecuadas y suficientes para que cumplan el objetivo de hacer descansar a los conductores y, a su vez, que sean también seguras dado los usuales robos a los que son objeto, así se proponen áreas de descanso más seguras, *«en las que haya vigilancia para que los transportistas realmente puedan descansar y no tengan que “dormir con un ojo abierto”»*. Noticia extraída del Blog del Transportista (<http://www.blogdeltransportista.com/2011/10/18/el-transporte-por-carretera-es-el-sector-con-la-siniestralidad-mas-alta/>).

En este sentido, se están desarrollando en los últimos tiempos campañas de sensibilización<sup>352</sup> que inciden en el respeto de las normas sobre tiempos de conducción y descanso, poniendo de manifiesto la clara y directa conexión entre el tiempo de trabajo y la siniestralidad laboral.

Esta conexión es clara también para el legislador que, a la ordenación jurídica laboral del tiempo de trabajo, añade la tipificación de varias conductas relativas a los tiempos de conducción, sancionando duramente la infracción de las normas relativas a los tiempos máximos de conducción en la carretera. Así, la LOTT tipifica como infracción muy grave «*el exceso superior al 50 por 100 en los tiempos máximos de conducción o de conducción ininterrumpida, así como la minoración superior a dicho porcentaje de los períodos de descanso obligatorios*» (art. 140.20). Sin embargo, tipifica como, «*el exceso en los tiempos máximos de conducción o de la conducción ininterrumpida, así como la minoración de los períodos de descanso o pausa establecidos, salvo que deba ser considerado infracción grave o muy grave*» (art. 142.3<sup>353</sup>). Por tanto, el límite que marca la diferencia entre infracción grave y leve se sitúa en el 50% de los tiempos máximos de conducción. Con posterioridad, analizaremos con mayor detalle las infracciones administrativas.

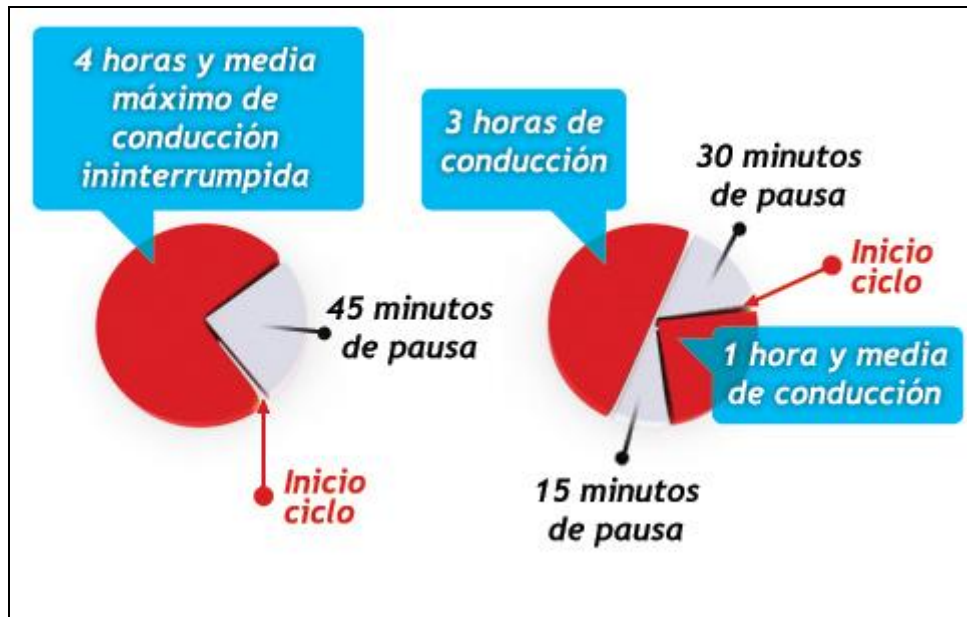
En estos casos, particularmente la conducción ininterrumpida atiende a que: «*no se puede conducir sin descansar más de 4 horas y media seguidas, tras este tiempo de conducción, el conductor tiene que hacer una pausa ininterrumpida de al menos 45 minutos, que se puede sustituir por una pausa de al menos 15 minutos seguida de una pausa de al menos 30 minutos, ambas intercaladas en el período de conducción de 4 horas y media*<sup>354</sup>». A modo de aclaración de esta conducción ininterrumpida, cabe adjuntar el siguiente gráfico descriptivo –extraído del portal *web* del Ministerio de Fomento–:

---

<sup>352</sup> Como la realizada por la Federación de Transportes, Comunicación y Mar (TCM) de la Unión General de Trabajadores (UGT) de Castilla y León: “*Tiempos de conducción y descanso. Normas. Conócelas, cúmplelas y hazlas cumplir*” para concienciar a los conductores de mercancías para que cumplan las normas de conducción y además denunciar el retraso que se acumula en las denuncias a empresarios por exceder las jornadas de los conductores por falta de personal y medios económicos en la Administración. 23 de agosto 2011, Blog del Transportista (<http://www.blogdeltransportista.com/2011/08/23/camana-de-sensibilizacion-para-transportista-sobre-los-tempos-de-conduccion-y-descanso/>).

<sup>353</sup> Contenido del mismo tras la modificación sufrida por el art. 2 de la Ley 29/2003, de 8 de octubre de mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera, por la que se modifica, parcialmente, la LOTT. BOE 9 octubre 2003.

<sup>354</sup> Según señala el Ministerio de Fomento en su portal *web*: <http://www.fomento.gob.es>.



En definitiva, la ordenación del tiempo de trabajo constituye una premisa clave en la prevención de los riesgos laborales en la actividad y como tal está sancionado su incumplimiento. Tanto la empresa de transporte y aquella empresa usuaria del sector que también realice estos servicios, así como el conductor profesional deben ser conocedores de los límites que afectan a la actividad, primero por el deber fundamental del titular de la actividad de velar por la seguridad y salud de sus trabajadores, como de la evitación de los posibles pagos por las sanciones pecuniarias que se le pueden imponer por la comisión de infracciones y, segundo, para los propios conductores como sujetos activos y principales actores de la actividad por entrar en juego su propia seguridad y salud laboral; una prolongada actividad profesional en la carretera le producirá un evidente cansancio y, además, somnolencia que irá relacionada con dificultades en el campo de visión de la carretera que harán aumentar las probabilidades de que se manifiesten los accidentes de tráfico.

Con todo, no podemos dejar de anticipar ya que se trata de una regulación incompleta al dejar fuera de su campo de aplicación a un número importante de conductores –transportistas autónomos– lo que no deja de ser contradictorio con un sector tan regulado administrativamente: si las disposiciones en materia de capacitación y formación afectan a todos los conductores de estos vehículos con independencia de la naturaleza jurídica de su vínculo contractual o de las circunstancias –dependientes o no– en las que desempeña su actividad profesional, no se entiende cómo un riesgo tan importante y que afecta por igual a todos los conductores no se han adoptado las medidas precisas para lograr una efectiva seguridad en la conducción.

## **2. REGULACIÓN DE LA JORNADA DE TRABAJO EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA. TIEMPO DE TRABAJO EFECTIVO Y TIEMPO DE PRESENCIA.**

### **2.1. Normas concernientes al tiempo de trabajo y períodos de descanso. La conflictividad en torno a la exclusión de los transportistas autónomos.**

La ordenación del tiempo de trabajo en el sector del transporte por carretera cuenta con una regulación muy profusa tanto a nivel nacional como a nivel comunitario. En este mismo orden normativo existe: el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo –y sus modificación llevadas a cabo por el RD 902/2007, de 6 de julio y el RD 1635/2001 de 14 de noviembre<sup>355</sup>– que se aplica a los trabajadores móviles (empleados de una empresa y, por tanto, excluyendo a los transportistas y conductores autónomos); el Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo, que establece excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera –modificado por el RD 1163/2009, de 10 de julio– y, a nivel comunitario; fundamentalmente la Directiva 2002/15/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002 y el Reglamento CE 561/2006, de 15 de marzo que se aplican a todos los conductores profesionales de mercancías con independencia de su situación jurídico-laboral.

Antes de entrar en el análisis pormenorizado de estas normas, conviene acudir al pasado normativo de la regulación específica de la actividad en nuestro país: el Real Decreto 1999/1979, de 29 de junio por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Transportes de Mercancías Peligrosas por Carretera (TPC) que, pese a que actualmente esta vigente, lo cierto es que su contenido está prácticamente derogado en su totalidad<sup>356</sup>. Esta norma conocida como TPC disponía en su artículo 8 una regulación específica sobre el tiempo de trabajo de los conductores de estas mercancías en la que a grandes rasgos señalaba por un lado, un descanso diario ininterrumpido de doce horas en el que no se podía realizar ningún tipo de actividad profesional y, por otro una duración total de los tiempos de conducción entre dos períodos consecutivos de descanso diario de máximo ocho horas diarias añadiendo el tiempo de conducción continuada que no podía ser en ningún caso superior a cuatro

---

<sup>355</sup> Modifica el RD 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en materia de tiempo de presencia en los transportes por carretera (BOE de 17 de diciembre 2011). La aparición de esta norma, brevemente, obedece a las dificultades que existen para aplicar las reglas del cómputo del conocido como tiempo de presencia en el ámbito de la negociación colectiva del sector de actividad, ampliando de este modo, las fórmulas para dicho cómputo, siempre y cuando, aclara la norma, se determinen en los convenios colectivos de ámbito estatal. A este respecto, ver TRUJILLO PONS, F., “*Un ejemplo peculiar de relaciones norma heterónoma y convenio colectivo. El Real Decreto 1635/2011, de 14 de noviembre y el II Acuerdo General sobre Transporte de Mercancías: el cumplimiento de una condición suspensiva*”, Revista General de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social, núm. 31, Editorial IUSTEL, Madrid, septiembre 2012.

<sup>356</sup> Únicamente se mantienen vigentes su anexo 1 y apéndice 1 en los marginales no modificados por el RD 1723/1984 por el que se da nueva redacción al mismo, la cual, a su vez está derogada por el RD 74/1992, de 31 de enero que dispuso el nuevo reglamento nacional el cual fue precisamente la derogación de ésta última norma la que provocó la aparición y publicación en nuestro país del actual RD 551/2006, de 5 de mayo.

horas salvo la utilización de media hora más para la llegada al punto de destino o punto de estacionamiento adecuado. En otro caso, si la conducción ha de prolongarse más de cuatro horas, deberá procederse a un descanso ininterrumpido de una hora, que podrá ser sustituido por dos de treinta minutos distribuidos a lo largo del recorrido. Durante este período de descanso, el conductor que lo disfrute no deberá efectuar ninguna actividad profesional que no sea, en su caso, la vigilancia del vehículo y de la carga. Todo ello sin perjuicio de la aplicación de las disposiciones laborales pertinentes. Finalmente, el TPC señalaba la prohibición al conductor de no sobrepasar las 48 horas semanales, computando, en su caso, tanto el tiempo de servicio realizado en jornada ordinaria como las horas extraordinarias. Prescripciones normativas extintas y desactualizadas dado que actualmente, la regulación de la jornada de trabajo y períodos de descanso para estos conductores es otra, pero que sin embargo, sirven de reflejo para el siguiente análisis de la jornada de trabajo.

En cualquier caso, esta pluralidad de normas relativas a la jornada de trabajo en el sector, pone de manifiesto la importancia que la ordenación del tiempo de trabajo en la actividad del transporte de mercancías peligrosas por carretera tiene desde el punto de vista preventivo. Sin embargo, tal y como se ha apuntado anteriormente, a pesar de la variedad y amplio abanico de normas, en muchas ocasiones es frecuente su incumplimiento debido a la amplia oferta que existe en el sector. Este hecho provoca la aparición de conductas indebidas con el objetivo de reducir costes de manera ilícita o fraudulenta, provocando una perturbación en la actividad del transporte.

Como se ha podido comprobar, la aplicación del conjunto de la normativa de tiempo de trabajo en el ámbito comunitario está enfocada a todos los conductores de mercancías por carretera, sin distinguir entre trabajadores asalariados (objetos de un contrato de trabajo con la empresa de transporte) o autónomos (titulares de una autorización y que ejercer su actividad por cuenta propia por medio de su propio vehículo). A tenor de la presente investigación, es de sobras conocido que el tejido del sector del transporte de mercancías por carretera está conformado en un amplio porcentaje por transportistas autónomos<sup>357</sup>, por lo que no deben quedar fuera del ámbito de aplicación de esta normativa puesto que obviamente, el riesgo de accidente vinculado a largas jornadas de trabajo en la carretera resultan ser idénticos para ambos. No obstante, ha existido cierta controversia por la inclusión de los transportistas autónomos en la normativa específica sobre tiempo de trabajo. En efecto, mientras que la Directiva 2002/15/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002<sup>358</sup>, se aplica a todos los conductores, ya sean

---

<sup>357</sup> Resulta digno reseñar el artículo publicado en el *Blog del Transportista* en el que se pone de manifiesto el predominio de los autónomos en el sector. Al respecto, concretamente en Aragón casi la mitad de las empresas de transporte (43%) no tiene ningún asalariado en su plantilla, mientras que la media nacional de este tipo de empresas es algo mayor (54,06%) y solamente un 34% tiene uno o dos empleados, cifra superior a la media nacional (27,71%). Publicado a fecha 7 de junio 2010 y extraído de la siguiente dirección electrónica: <http://www.blogdeltransportista.com/2010/06/07/en-el-sector-del-transporte-por-carretera-predominan-los-autonomos/>.

<sup>358</sup> Relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera. Publicada en el DOL de 23 de marzo 2002.

empleados o autónomos<sup>359</sup>, a nivel nacional, la norma por la que se lleva a cabo la trasposición de dicha Directiva a nuestro ordenamiento jurídico, es

<sup>359</sup> No obstante, según su ámbito de aplicación junto a los trabajadores móviles empleados por empresas establecidas en un Estado miembro y que participen en actividades de transporte por carretera, en atención a los autónomos, señala que la inclusión de este colectivo surtió efectos a partir del 23 de marzo de 2009 indicando al respecto lo siguiente: «a más tardar dos años antes de dicha fecha, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo. Dicho informe analizará los efectos de la exclusión de los conductores autónomos del ámbito de aplicación de la presente Directiva desde el punto de vista de la seguridad vial, las condiciones de competencia, la estructura de la profesión, así como aspectos sociales. Se tendrán en cuenta las circunstancias de cada Estado miembro en lo relativo a la estructura del sector del transporte y al entorno profesional del transporte por carretera. Sobre la base de este informe, la Comisión presentará una propuesta, con objeto, según convenga, de: a) definir las modalidades para la inclusión de los conductores autónomos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva con respecto a ciertos conductores autónomos que no participan en actividades de transporte por carretera en otros Estados miembros y que están sujetos a obligaciones locales por razones objetivas, como una ubicación periférica, unas distancias interiores considerables o un entorno competitivo concreto, o bien; b) no incluir a los conductores autónomos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva». Desde esta perspectiva, define a los conductores autónomos [art. 3 apdo. e)] como «toda persona cuya actividad profesional principal consista en efectuar servicios de transporte de viajeros o de mercancías por carretera a cambio de una remuneración en el sentido de la legislación comunitaria y al amparo de una licencia comunitaria o de cualquier otra habilitación profesional para llevar a cabo los servicios de transportes mencionados, que esté habilitada para trabajar por cuenta propia y que no esté relacionada con un empresario mediante un contrato de trabajo o mediante cualquier otro tipo de relación laboral jerárquica, que es libre para organizar las actividades laborales pertinentes, cuyos ingresos dependan directamente de los beneficios realizados y que disponga de la libertad necesaria para mantener relaciones comerciales con varios clientes, ya sea individualmente o en colaboración con otros conductores autónomos». No obstante, la Directiva 2002/15/CE, a efectos de su aplicación y a pesar de englobar a los autónomos junto a los trabajadores por cuenta ajena, realiza un trato individualizado a los conductores autónomos de los períodos de actividad profesional que se consideran como tiempos de trabajo [art. 3 a).2] –en cambio, para ambos colectivos coincide la Directiva en señalar que no se considera como tiempo de trabajo las pausas o interrupciones ni los períodos de descanso–. De este modo en virtud de su contenido, mientras que para los trabajadores por cuenta ajena se considera como tiempo de trabajo todo aquel período dedicado a las actividades que conlleva el transporte por carretera (conducción, carga y descarga, limpieza y mantenimiento del vehículo, tareas relacionadas con la seguridad del vehículo y aquellos períodos durante los cuales no puede disponer libremente de su tiempo y tiene que permanecer en su lugar de trabajo, dispuesto a realizar su trabajo normal, realizando determinadas tareas relacionadas con el servicio, en particular los períodos de espera de carga y descarga cuando no se conoce de antemano la duración previsible), el tiempo de trabajo para el colectivo de conductores autónomos será: «todo período comprendido entre el inicio y el final del trabajo durante el cual está en su lugar de trabajo, a disposición del cliente y ejerciendo sus funciones y actividades, a excepción de las labores generales de tipo administrativo que no están directamente vinculadas a una operación de transporte específica en marcha. Además, en este sentido, quedan excluidos del tiempo de trabajo las pausas contempladas en el art. 5, el tiempo de descanso contemplado en el art. 6, así como, sin perjuicio de la legislación de los Estados miembros o de los acuerdos negociados entre los interlocutores sociales que establezcan que tales períodos sean compensados o limitados, el tiempo de disponibilidad contemplado en la letra b) del presente art.». Por consiguiente, a raíz de estas consideraciones, para los transportistas que actúen como autónomos no se consideran como tiempo de trabajo: las pausas reguladas en dicha Directiva, así como el tiempo de descanso y el tiempo de disponibilidad. Lógicamente, no todas las actividades que realiza el autónomo son calificables como de tiempo de trabajo, por tanto, la Directiva excluye de su ámbito de aplicación aquellas actividades propias de un empresario, como las labores administrativas que están alejadas de la actividad de transporte específica en carretera, circunstancias en definitiva que deben tenerse en cuenta en la parte de la evaluación de riesgos desde el punto de vista de la prevención de riesgos laborales y su alcance.

decir, el Real Decreto 902/2007, de 6 de julio<sup>360</sup>, excluye de su campo de aplicación a los autónomos pues, considera como trabajadores móviles a aquellos trabajadores asalariados que «(...) *forman parte del personal que se desplaza y que están al servicio de una empresa que efectúa servicios de transporte*<sup>361</sup>». Por lo tanto, a diferencia de su homóloga comunitaria, los transportistas autónomos quedan excluidos del ámbito de aplicación del Real Decreto 902/2007. Esta circunstancia, ha generado gran controversia puesto que, como se ha señalado, el sector y concretamente en el ámbito más restringido del transporte de mercancías peligrosas, es elevada la presencia de trabajadores autónomos. De lo conflictivo de esta cuestión da fe el hecho de que España y Finlandia interpusieran recurso contra la Directiva 2002/15/CE por considerar, entre otros motivos, por la distorsión que sobre la competencia podía derivarse de la inclusión de los trabajadores por cuenta propia en su ámbito de aplicación<sup>362</sup>. Sin embargo, ninguno de los motivos aducidos por ambos países fueron estimados y el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas en sentencia de 9 de septiembre de 2004<sup>363</sup>, desestimó la demanda al considerar que las disposiciones de la Directiva eran proporcionadas al objetivo de mejorar las condiciones de seguridad y salud de los trabajadores y que no existía violación del derecho al libre ejercicio de la profesión.

En la vertiente contraria, la exclusión de los transportistas autónomos realizada por el Real Decreto 902/2007 también fue objeto de cuestionamiento por la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), que se materializó en la interposición de un recurso contencioso-administrativo<sup>364</sup> ante el Tribunal Supremo contra la citada norma reglamentaria al considerar que la exclusión de este colectivo tan importante que se dedica al transporte por

<sup>360</sup> Que modifica el RD 1561/1995, sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al tiempo de trabajo de los trabajadores que realizan actividades móviles de transporte por carretera. Concretamente, modifica los arts. 10 –añadiendo un apdo. bis al mismo– y 11. BOE de 18 julio 2007.

<sup>361</sup> A tal efecto según el art. 10.2 del RD 902/2007, se agrupan en el concepto de trabajadores móviles en el transporte por carretera a «*los conductores, ayudantes, cobradores y demás personal auxiliar de viaje en el vehículo que realice trabajos en relación con el mismo, sus pasajeros o su carga, tanto en las empresas del sector de transporte por carretera, ya sean urbanos o interurbanos y de viajeros o mercancías, como en las integradas en otros sectores que realicen tales actividades de transporte o alguna de las auxiliares anteriormente citadas*».

<sup>362</sup> Debido a que la inclusión de los conductores autónomos en el ámbito de aplicación de la Directiva 2002/15/CE viola el principio de libre ejercicio de una actividad profesional, el cual significa que el empresario debe poder decidir libremente sobre la importancia y la organización del tiempo de trabajo que se propone dedicar a sus actividades profesionales. Ambos países consideran inadmisibles la regulación de cuestiones tales como la duración del tiempo de trabajo semanal, la duración mínima de las pausas de descanso, la duración del trabajo nocturno o la obligación de llevar un registro del tiempo de trabajo, ya que estos factores atentan contra el derecho fundamental al libre ejercicio de una actividad profesional. (...) Al limitar el tiempo de conducción y someter su actividad a la obligación de llevar un registro supone una intervención sobre el ejercicio de la profesión del transportista y que, por lo tanto, resulta perjudicada la libre actividad económica de los conductores autónomos. Ahora bien, las restricciones impuestas pretenden garantizar la mejora en la seguridad vial, así como la seguridad y salud de los propios transportistas y de los usuarios de las carreteras, por lo que responden a un interés general. FOTINOPOULOU BASURKO, O., «*La ordenación del tiempo de trabajo de los transportistas por carretera. "Seguridad" versus competencia desleal*», Revista de Derecho Social número 29, Enero-Marzo, 2005, págs. 165 y 166.

<sup>363</sup> TJCE (Sala Primera) 2004\234, en los asuntos acumulados C-184/02 y C-223/02.

<sup>364</sup> Por escrito de 17 de diciembre de 2007.

carretera, conlleva que no «*se les aplique el contenido de la Directiva y por tanto, no se proteja su seguridad y salud*». Sin embargo, las pretensiones de la patronal no fueron satisfechas y el Tribunal Supremo desestimó el recurso – sentencia de 16 de febrero de 2010 (Sala de lo Contencioso-Administrativo), recurso número 172/2007– en atención a que «*(...) el hecho que el Real Decreto impugnado no incluya en su regulación a los trabajadores autónomos, no supone una incorrecta transposición de la Directiva, pues según la misma, “se aplicará a los conductores autónomos a partir del veintitrés de marzo de dos mil nueve”. Por lo tanto, el Tribunal Supremo, considera que no se le puede reprochar al Gobierno que no haya traspuesto una Directiva en una parte en la que no era obligatorio hacerlo, pues, la correcta trasposición de la misma no requería que incluyera en su regulación a los conductores autónomos, pues, es una cuestión ajena a este proceso, el régimen jurídico o las obligaciones de trasposición que sean exigibles al Gobierno a partir del veintitrés de marzo de dos mil nueve*».

El recurso contencioso-administrativo que interpuso la CETM fue anterior a la fecha en la que, según la Directiva, su resultaba aplicable también a los trabajadores autónomos (23 de marzo de 2009). Por ello, a pesar de la doctrina del Tribunal Supremo, el Real Decreto 902/2007 a fecha de hoy continúa en su redacción originaria y por tanto, continúa sin ser aplicable a los trabajadores autónomos, incumpliendo así el mandato armonizador de la Directiva. Urge así una reforma de la norma reglamentaria en el sentido de incluir también a estos trabajadores en el ámbito de la regulación del tiempo de trabajo minorando las distancias en materia de tiempo de trabajo entre los transportistas asalariados y lo transportistas autónomos. Desde esta misma perspectiva y, ampliando más la conflictividad a este respecto, recientemente (26 de abril de abril de 2012), la Comisión emitió dictámenes motivados mediante los cuales exigió a siete Estados miembros, entre ellos España, la adopción de las medidas necesarias para aplicar esta Directiva sobre el tiempo de trabajo a los conductores autónomos, advirtiendo de que en caso de no ser así, la Comisión podría remitir el asunto al Tribunal de Justicia Europeo. A día de cierre de la presente investigación no existe novedad a este respecto. Reiterando nuevamente lo señalado, la Directiva 2002/15/CE disponía que los conductores autónomos se excluyeran del ámbito de aplicación de la misma hasta el 22 de marzo de 2009, aunque desde esa fecha, las disposiciones correspondientes se aplican plenamente a esta categoría de conductores. Por tanto, habrá que ver en qué dirección se resuelve el citado conflicto dado que el incumplimiento de estas obligaciones de la Directiva sobre el tiempo de trabajo puede permitir a los conductores autónomos de los Estados miembros a hacer caso omiso de tales prescripciones, en particular, de la duración máximo del tiempo de trabajo semanal, lo que puede acarrear indudablemente la aparición de riesgos en la actividad del transporte.

Pese a esta conflictividad, la existencia de esta regulación específica tanto comunitaria como nacional, no hace más que evidenciar la importancia del tiempo de trabajo y disfrute de los períodos de descanso en el transporte de mercancías por carretera.



En el ámbito comunitario, se regula esta materia concreta a través de la mencionada Directiva 2002/15/CE de 11 de marzo por la que se ordena el tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera y también a través del Reglamento (CE) núm. 561/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera<sup>365</sup>. Ambas normas, al igual que las anteriores normas nacionales analizadas, tratan de ordenar el tiempo de trabajo, de conducción y de descanso y pausas con el objeto de proteger la seguridad vial y la seguridad y salud en el trabajo de estos conductores de mercancías. La coexistencia en la regulación de los tiempos de trabajo, de conducción y de descanso redundan en un mismo objetivo por lo que se complementan en garantizar desde la vertiente preventiva la seguridad y salud de todos los conductores. En efecto, al igual que la Directiva, el Reglamento también se aplica a todos aquellos conductores, es decir, a todas aquellas personas que conduzcan un vehículo, incluso durante un corto período, o que esté a bordo de un vehículo como parte de sus obligaciones para conducirlo en caso de necesidad [artículo 4 c)] incluso, define en cuanto a los deberes que tienen para ellos como empresas de transporte también al transportista autónomo: cualquier persona física o jurídica, o cualquier asociación o grupo de personas sin personalidad jurídica, con o sin ánimo de lucro, o cualquier organismo oficial, tanto si tiene personalidad jurídica propia como si depende de una autoridad que tenga dicha personalidad, cuya actividad sea el transporte por carretera, que actúe por cuenta de otro o por cuenta propia [art. 4 p)].

---

<sup>365</sup> A través del mismo se modifican los Reglamentos (CEE) núm. 3821/85 y (CE) núm. 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) núm. 3820/85 del Consejo. De esta forma, la publicación del presente Reglamento se explica por las dificultades que se han experimentado en el sector para la interpretación, aplicación, ejecución y control de un modo uniforme en todos los Estados miembros de determinadas disposiciones contenidas en el extinto Reglamento (CEE) 3820/85 debido a los términos generales en que están redactadas. Así en búsqueda de una aplicación eficaz y uniforme de las normas básicas relativas a los tiempos de conducción para el devenir de la seguridad y salud en el sector a través del Reglamento (CE) núm. 561/2006 se desarrolla un conjunto de normas más claras y sencillas que puedan ser comprendidas, interpretadas y aplicadas con mayor facilidad por el sector del transporte por carretera y por las autoridades encargadas de velar por su cumplimiento, las cuales, no deben ser obstáculo al derecho de empresarios y trabajadores del sector a establecer, ya sea mediante negociación colectiva u otros medios, disposiciones más favorables para los trabajadores. El objetivo del mismo en torno a las mejoras de las condiciones sociales de los empleados a los que se aplica así como de la seguridad general de las carreteras. Sus prescripciones se analizarán junto con las del Real Decreto 902/2007. Su diferente naturaleza (Directiva vs. Reglamento) no puede dejar de tener consecuencias importantes dado que, a diferencia de las Directivas, los Reglamentos son de alcance general y eficacia directa, es decir, que es directamente aplicable en todos los Estados de la Unión sin que sea precisa ninguna norma jurídica de origen interno o nacional que la transponga. A grandes rasgos, como se expondrá seguidamente, la Directiva contempla preceptos relativos al trabajo semanal, período nocturno y trabajo nocturno mientras que, el Reglamento con el objeto de garantizar los límites de los tiempos de conducción y descanso en los transportes por carretera, recoge definiciones relativas a la conducción ininterrumpida, conducción diaria, conducción semanal, conducción bisemanal, descanso diario y descanso semanal.

En cualquier caso, respecto de ambas normas rige el principio de mayor favorabilidad pues su contenido no resultará en ningún momento impedimento para que «*los Estados miembros apliquen o introduzcan disposiciones legales, reglamentarias o administrativas más favorables para la protección de la salud y la seguridad de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera, o de fomentar o permitir la aplicación de convenios colectivos o acuerdos celebrados entre interlocutores sociales que sea más favorables para la protección de la seguridad y salud de los trabajadores móviles*».

Así pues, tanto el legislador nacional como el legislador comunitario son conscientes de los problemas que se derivan de las condiciones de trabajo peculiares de estos trabajadores, al limitar la jornada y establecer períodos de descanso para que los conductores puedan realizar su actividad al volante del vehículo bajo unos mínimos de seguridad: el tiempo de trabajo de estos conductores afecta a su seguridad y salud con la aparición ante un excesivo tiempo de trabajo continuado de carga física que, unido a un impedimento de estos trabajadores para regular su vida familiar y social produce como consecuencia, un aumento en las posibilidades de sufrir accidentes e incidentes durante el transporte por carretera. Según se ha afirmado con anterioridad, el excesivo tiempo de circulación en la carretera puede provocar la aparición de somnolencia en el conductor. Así, en este sentido, este hecho puede verse agravado por la situación y características personales del conductor profesional, es decir, en caso de padecer por ejemplo algún tipo de afección alérgica y, por ello, esté en tratamiento (consumo de antihistamínicos) ello puede provocar un aumento en la aparición de somnolencia y sensibilidad en la vista precisamente por el consumo de estos fármacos, que obviamente a su vez, pueden verse incrementados simultaneándolo con un consumo de drogas, estupefacientes o ingesta de alcohol. Por ello, son circunstancias atenuantes y que deben tratarse en la valoración de riesgos del conductor profesional.

A grandes rasgos, valorando el contenido de la regulación incorporada en la citada Directiva 2002/15/CE de 11 de marzo, en un primer término, conforme a su artículo 4, se regula la duración máxima del tiempo de trabajo semanal, en el que se obliga a los Estados miembros a tomar todas aquellas medidas necesarias para que la duración media del tiempo de trabajo semanal no supere las 48 horas. Sin embargo, añade que la duración máxima del tiempo de trabajo a la semana puede llegar hasta las 60 horas siempre y cuando respetando el límite de 48 horas sobre un cómputo de cuatro meses. Ante la posible situación en que un conductor profesional realice varios servicios para distintas empresas de transporte –como es el caso del autónomo o TRADE–, la Directiva señala para este cálculo, que el tiempo de trabajo por cuenta de más de una empresa es la suma total de las horas trabajadas; en estas circunstancias, el empresario solicitará por escrito al conductor el cómputo del tiempo de trabajo efectuado para otro empresario. A su vez, la Directiva hace referencia al necesario descanso y a la inactividad durante una jornada de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera. De este modo señala (art. 5) que, en ningún caso, estos trabajadores tengan que trabajar al volante por más de seis horas consecutivas en un día laboral.

Si la jornada se encuentra entre las seis y las nueve horas diarias, debe realizarse una pausa mínima de 30 minutos, mientras que si el tiempo de trabajo total es de más de nueve horas, el trabajo se interrumpirá con una pausa de 45 minutos. En este punto es preciso matizar, cómo la presente Directiva establece la opción para que las pausas puedan ser fraccionadas cada una, en períodos de una duración como mínimo de quince minutos. Prescripciones que deben ser tomadas por el empresario o por el autónomo y valoradas en su justa medida para que las jornadas de trabajo sean razonables y se consiga la protección general del conductor profesional de mercancías peligrosas por carretera. Al amparo de la duración de los tiempos de trabajo y de las pausas establecidas, resulta extraño que el legislador a pesar de hacer un trato pormenorizado de estos aspectos, no valore en su justa medida la edad del conductor ni incluya ningún factor relacionado con esta característica ya que, resulta lógico pensar que a medida que va aumentando la edad de la persona, su capacidad física queda mermada y su fatiga es mayor. En cuanto a esta evidente merma de capacidades progresiva con los años, específicamente ha de recordarse en este punto, las ayudas que desde el Ministerio de Fomento favorecen el cese de la actividad de los transportistas autónomos (Orden FOM/3128/2009, de 17 de noviembre) que pese a que el legislador relativo al tiempo de trabajo no concrete esta circunstancia, indirectamente a través de estas medidas sí que pretende favorecer la salud de aquellos autónomos de al menos 58 años de edad.

Por las características en que se desarrolla la actividad del transporte de mercancías peligrosas por carretera, en muchas ocasiones ha de realizarse durante la noche. Al contrario que en la conducción diurna, durante estas horas nocturnas de conducción, no hay dudas al afirmar que el conductor profesional puede ver peligrada su integridad física a consecuencia de la escasa luz que puede traer consigo una disminución de la agudeza visual del conductor. A su vez, esta capacidad visual puede ser influida con la edad del conductor, la fatiga, enfermedades, limitaciones visuales concretas (miopía, astigmatismo), consumo de estupefacientes o la ingesta de alcohol. En efecto, la conducción nocturna implica un riesgo tres veces mayor que la conducción diurna, por factores como la reducción del campo visual, la fatiga del conductor y mayor velocidad de la vía por la fluidez del tráfico. Casi la mitad de accidentes se producen por la noche<sup>366</sup>.

Ante estos factores característicos, lógicamente existen restricciones y límites en el tiempo de trabajo para que, desde un prisma preventivo de seguridad y salud del conductor, se mejore su bienestar y calidad laboral. Con arreglo a las disposiciones comunes establecidas en el ET (art. 36.1), ésta norma realiza especificaciones sobre el trabajo nocturno y, exclusivamente aplicables a los trabajadores por cuenta ajena, definiéndolo como aquél llevado a cabo desde las diez de la noche hasta la seis de la mañana<sup>367</sup>. En esta misma línea, la Directiva 2002/15/CE de 11 de marzo (art. 7) establece que la jornada durante este período nocturno no puede exceder bajo ningún concepto de diez horas

---

<sup>366</sup> MENDOZA, I. “La conducción nocturna: cómo evitar sus riesgos”. Artículo publicado en el canal <http://www.motor.mapfre.com/> a fecha de 30 julio 2012.

<sup>367</sup> En estos supuestos, el empresario debe comunicar esta circunstancia a la Autoridad Laboral para su conocimiento

por cada período de veinticuatro horas. Sin duda, en estas circunstancias el traslado de las mercancías se hace más peligroso, puesto que la visión<sup>368</sup> del conductor profesional de la vía resulta aminorada y la aparición de riesgos resulta más probable.

En vistas de estas circunstancias, resulta necesaria la tarea de limitar la duración del trabajo nocturno y prever, según señala la misma Directiva (párrafo 12) que «*los conductores profesionales que efectúen trabajos nocturnos reciban una compensación adecuada por su actividad y no estén en desventaja en materia de formación*». Esta compensación, asimismo, debe ajustarse a las normativas legales nacionales, a los convenios colectivos, a los acuerdos entre los interlocutores sociales y/o a las prácticas nacionales, a condición de que dicha compensación no pueda poner en peligro la seguridad vial (art. 7.1).

En el ámbito nacional, al margen de lo dispuesto en el ET sobre el tiempo de trabajo, en este sector son de aplicación para los conductores profesionales y empresarios del transporte, las disposiciones sobre tiempo de trabajo efectivo y tiempo de presencia que se regulan en el artículo 8 del Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, por el que se regulan las jornadas especiales de trabajo. Ambos tiempos, como se ampliará en el presente capítulo, son directamente aplicables a los trabajadores móviles, esto es, a cualquier trabajador que forma parte del personal que se desplaza y que está al servicio de una empresa que efectúa servicios de transporte. Quedan pues, excluidos, los transportistas que actúen por cuenta propia. Ello provoca indudablemente una significativa carencia de regulación y protección para este colectivo de conductores en torno a una de los aspectos más influyentes en la evitación de riesgos laborales.

Especialmente importante es la obligación que el artículo 10.6 del Real Decreto 1561/1995 impone al empresario de informar a los trabajadores de la normativa legal, reglamentaria y convencional así como «*de los posibles acuerdos entre la empresa y los representantes de los trabajadores, así como de las demás reglas aplicables en la empresa que afecten a la regulación de su tiempo de trabajo. A tal efecto, deberán tener a disposición de los mismos un ejemplar de la indicada regulación*». El conocimiento de esta normativa por los conductores como principales sujetos participantes de la actividad queda fuera de toda duda por lo que el empresario tendrá la obligación de informar debidamente de todas aquellas disposiciones concernientes a las horas de trabajo, límites, períodos de descanso y pausas. En sentido contrario, el empresario será responsable de este incumplimiento por el cauce sancionador regulado en la LISOS (infracción grave según el artículo 7.5: la transgresión de las normas y los límites legales o pactados en materia de jornada, trabajo nocturno, horas extraordinarias, horas

---

<sup>368</sup> Según se extrae del documento VV.AA., “*La Salud Laboral en el Sector del Transporte por Carretera*”, publicación que forma parte del proyecto I-071, financiado por la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales en la convocatoria del año 2000. Edita: LABOUR, Grupo de Análisis Sociolaborales Internacionales, Madrid: « (...) *la visión es uno de los sentidos fundamentales para poder desarrollar esta actividad con plenas garantías para el propio trabajador y para terceros. Los conductores en general y los profesionales en particular, precisan manejar una serie de situaciones visuales muy cambiantes, a modo de ejemplo, las condiciones ambientales: niebla, lluvia, conducción nocturna (...)* », pág. 54.

complementarias, descansos, vacaciones, permisos y, en general, el tiempo de trabajo a que se refieren los arts. 12, 23 y 34 a 38 del ET).

Además el empleador, como responsable de llevar el control del tiempo de trabajo de los trabajadores móviles que tenga a su cargo, se encuentra obligado a facilitarles a aquellos que así lo soliciten una copia del registro de las horas trabajadas y, conservar el registro, al menos, durante tres años después de que finalice el período considerado (RD 1561/1995, art. 10.5 bis). Esta obligación, se entiende por el trato particularizado que el ordenamiento jurídico realiza del sector en cuanto a la regulación de la ordenación y distribución de su jornada laboral al establecer «*limitaciones adicionales tendentes a reforzar la protección de la salud y seguridad de los trabajadores en aquellos casos en que la prolongación en el tiempo por encima de ciertos límites de unas determinadas condiciones de prestación del trabajo pudiera entrañar un riesgo para aquéllos*».

La regulación del tiempo de trabajo constituye un factor muy importante para la minimización de los riesgos laborales. Es por ello que debe hacerse especial hincapié en su estricto cumplimiento, particularmente en el sector del transporte de mercancías peligrosas por los elevados intereses en juego. Es por ello que la norma reglamentaria presta especial atención al transporte por carretera dedicando, concretamente, sus artículos 10, 11 y 12 al transporte por carretera, preceptos que han sido objeto de varias modificaciones: en primer lugar, por el Real Decreto 902/2007, de 6 de julio y, en segundo lugar, por la aparición del más reciente Real Decreto 1635/2011 de 14 de noviembre.

En relación al Real Decreto 902/2007, de 6 de julio, dirigido a reforzar la seguridad y la salud de los trabajadores móviles del transporte por carretera, a mejorar la seguridad vial y a facilitar la aproximación de las condiciones de competencia del sector, cabe decir que constituye la transposición a la normativa nacional de la ya mencionada Directiva 2002/15/CE, de 11 de marzo de 2002. Como ya se ha señalado, a diferencia de su homóloga comunitaria<sup>369</sup>, excluye de su campo de aplicación a los transportistas autónomos, a pesar de la gran cantidad de autónomos que conforman el tejido del sector del transporte de mercancías peligrosas por carretera. Esta exclusión causó una lógica controversia puesto que en términos de seguridad y salud perjudica claramente a este colectivo; ello llevó por parte de la CETM a interponer un recurso contencioso-administrativo que fue desestimado por el Tribunal Supremo al afirmar que el Real Decreto 902/2007 no incumple la trasposición de la Directiva aún sin incluir en su campo de aplicación a los transportistas autónomos puesto que, según señala la mencionada Directiva “*se aplicará a los conductores autónomos a partir del veintitrés de marzo de dos mil nueve*”. Desde entonces, no ha habido ninguna modificación del Real Decreto 902/2007 por lo que actualmente continúa sin aplicarse a los transportistas autónomos.

---

<sup>369</sup> Su ámbito de aplicación se extiende a todos los trabajadores que realizan actividades móviles de transporte por carretera, esto es, aquellos empleados por empresas que participan en actividades de transporte por carretera y los conductores autónomos.

Por otra parte, el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre impuso restricciones y limitaciones a las actividades de las empresas que tengan conductores asalariados al igualar el tiempo de disponibilidad definido en la Directiva [art. 3 b)<sup>370</sup>] al tiempo de presencia, limitándolo a 20 horas semanales. Esta circunstancia también motivó que la CETM interpusiera recurso contencioso-administrativo número 172/2007 contra el Real Decreto 902/2007, al considerar que el hecho de que estas restricciones y limitaciones no se aplicaran a los autónomos, constituía una discriminación no justificada que infringía el derecho de igualdad ante la ley consagrado en el artículo 14 de la Constitución Española. Sin embargo, el recurso, como se ha señalado anteriormente, fue desestimado.

En cambio, la reforma del Real Decreto 1561/1995 llevada a cabo por el Real Decreto 1635/2011, de 14 de noviembre afecta a la definición de los tiempos de presencia en los transportes por carretera. A grandes rasgos, indica que los períodos de tiempo de presencia que señala el Real Decreto 1561/1995 se computarán para determinar el límite de horas semanales<sup>371</sup> y, exclusivamente a través de convenios colectivos de ámbito estatal, podrán pactarse, tanto distintos criterios de cómputo de los períodos considerados como de tiempo de presencia, como ampliarse hasta un máximo de dos meses el período de referencia de un mes señalado legalmente, siempre y cuando así se acuerde, por razones objetivas o técnicas o de organización del trabajo, enumerando entre estas, a título ejemplificativo, el carácter internacional de los servicios de transporte.

De este modo, resulta conveniente distinguir –por su importancia para el cómputo de la jornada laboral en el sector–, entre tiempo de trabajo efectivo y tiempo de presencia. En primer lugar, debe recordarse que ambos tiempos se aplican, como indica el Real Decreto 1561/1995 (tras la modificación del RD 902/2007) en su artículo 10.2 a los trabajadores móviles del sector del transporte por carretera, esto es: a cualquier trabajador que forma parte del personal que se desplaza y que está al servicio de una empresa que efectúa

---

<sup>370</sup> El tiempo de disponibilidad son aquellos períodos, por una parte; «*distintos de los períodos de pausa o de descanso durante los que el trabajador móvil no está obligado a permanecer en su lugar de trabajo, pero tiene que estar disponible para responder a posibles instrucciones que le ordenen emprender o reanudar la conducción o realizar otros trabajos. En particular, se considera tiempo de disponibilidad los períodos durante los que el trabajador móvil acompaña un vehículo transportado en transbordador o en tren y los períodos de espera en las fronteras o los causados por las prohibiciones de circular. El trabajador móvil deberá conocer de antemano estos períodos y su previsible duración, es decir, antes de la salida o justo antes del inicio efectivo del período de que se trate o bien en las condiciones generales negociadas entre los interlocutores sociales y/o definidas en la legislación de los Estados miembros y, también es tiempo de disponibilidad; para los trabajadores móviles que conducen en equipo, el tiempo transcurrido durante la circulación del vehículo sentado junto al conductor o acostado en una litera*».

<sup>371</sup> Según señala en su art. 8.3: «*Los tiempos de presencia no podrán exceder en ningún caso de veinte horas semanales de promedio en un período de referencia de un mes y se distribuirán con arreglo a los criterios que se pacten colectivamente y respetando los períodos de descanso entre jornadas y semanal propios de cada actividad*». Además, acerca de estas horas de presencia señala que «*no computarán a efectos de la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo, ni para el límite máximo de las horas extraordinarias. Salvo que se acuerde su compensación con períodos equivalentes de descanso retribuido, se abonarán con un salario de cuantía no inferior al correspondiente a las horas ordinarias*».

servicios de transporte. Y más concretamente, se consideran trabajadores móviles del sector a *«los conductores, ayudantes, cobradores y demás personal auxiliar de viaje en el vehículo que realice trabajos en relación con el mismo, sus pasajeros o su carga, tanto en las empresas del sector de transporte por carretera, ya sean urbanos o interurbanos y de viajeros o mercancías, como en las integradas en otros sectores que realicen tales actividades de transporte o alguna de las auxiliares anteriormente citadas»*. Por consiguiente, quedan exentos de su regulación, los conductores que ejercen su actividad con sus vehículos propios sin pertenecer a una empresa de transporte concreta.

## **2.2. Tiempo de trabajo efectivo y tiempo de presencia.**

Constituye tiempo de trabajo efectivo aquél *«en el que el trabajador se encuentra a disposición del empresario y en el ejercicio de su actividad, realizando las funciones propias de la conducción del vehículo o medio de transporte u otros trabajos durante el tiempo de circulación de los mismos, o trabajos auxiliares que se efectúen en relación con el vehículo o medio de transporte, sus pasajeros o su carga»* (art. 8 RD 1561/1995, en su redacción otorgada por el RD 902/2007).

Desde esta perspectiva, tras la reforma operada por el Real Decreto 902/2007, se entienden también comprendidos dentro del tiempo de trabajo efectivo aquellos periodos durante los que el trabajador móvil no puede disponer libremente de su tiempo y tiene que permanecer en el lugar de trabajo dispuesto a realizar su trabajo normal, realizando las tareas relacionadas con el servicio, incluidos, en particular, los períodos de espera de carga y descarga cuando no se conozca de antemano su duración previsible (art. 10.3).

Por tanto, resulta importante destacar que el tiempo que dure la carga y descarga de la mercancía peligrosa, el conductor profesional a pesar de estar inactivo, pues tal tarea no forma parte del contenido de su prestación laboral, se considera como trabajo efectivo. Lógicamente, por su contenido y amplitud de actividades, el tiempo de trabajo efectivo, a diferencia del tiempo de presencia, será en gran medida el más influyente a efectos de contabilizar la jornada laboral específica del conductor por carretera pero desde la perspectiva preventiva, ambos tiempos resultan importantes pues lógicamente los riesgos son distintos en uno y otro momento de la prestación de servicios.

En relación directa con el tiempo de trabajo efectivo, el Real Decreto 1561/1995, remite al ET al establecer en su artículo 8.2 que *«serán de aplicación al tiempo de trabajo efectivo la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo prevista en el artículo 34 del ET y los límites establecidos para las horas extraordinarias en su art. 35<sup>372</sup>»*.

---

<sup>372</sup> De este modo, debe respetarse el contenido del ET. En primer lugar el art. 34 establece en cuarenta horas semanales la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo efectivo de promedio en cómputo anual. En cuanto al descanso, señala que entre el final de una jornada y el comienzo de la siguiente deben mediar, como mínimo, doce horas e indica que siempre que la duración de la jornada diaria continuada exceda de seis horas, debe establecerse un período de descanso durante la misma de duración no inferior a quince minutos. Además añade que el

Este último precepto ha de ponerse de relieve puesto que proviene de una norma que, como bien es sabido, excluye en términos generales de la legislación laboral «*el trabajo realizado por cuenta propia*» (D.A 1ª, ET) siendo más precisa en su artículo 1.3 g) excluyendo particularmente a las « (...) *personas prestadoras del servicio de transporte al amparo de autorizaciones administrativas de las que sean titulares, realizada mediante el correspondiente precio, con vehículos comerciales de servicio público cuya propiedad o poder directo de disposición ostenten, aun cuando dichos servicios se realicen de forma continuada para un mismo cargador o comercializador*».

No obstante, siempre respetando la duración máxima establecida por el ET y los períodos mínimos de descanso diario y semanal que aumenta la protección de la salud y seguridad del transportista, el Real Decreto 902/2007 añade la posibilidad que mediante convenio colectivo o, en su defecto, acuerdo entre la empresa y los representantes de los trabajadores, se hubiera establecido la distribución irregular de la jornada a lo largo del año, en cuyo caso, la duración del tiempo de trabajo efectivo de los trabajadores móviles no puede superar las 48 horas semanales de promedio en cómputo cuatrimestral ni exceder en ningún caso de las sesenta horas semanales. Sin embargo, este período de referencia de cuatro meses puede ser ampliado hasta un máximo de seis meses mediante convenio colectivo sectorial de ámbito estatal, siempre que dicha ampliación se fundamente en la existencia de razones objetivas o técnicas o de organización del trabajo. En todo caso, sobre este particular hay que tener en cuenta la reforma del art. 34 ET llevada a cabo por el Real Decreto-ley 3/2012, de 10 de febrero, por la que se concede al empresario la disponibilidad de un margen de distribución irregular de la jornada del 5%, a falta de otra previsión en el convenio colectivo, siempre respetando los períodos mínimos de descanso diario y semanal.

No existen dudas respecto a que las pausas ante una jornada continuada en la carretera resultan claves para el devenir de la seguridad y salud del conductor y también para la protección de la carga peligrosa y eficacia de la entrega. Incluso, su descanso adecuado y sus capacidades mentales en estado óptimo, repercuten positivamente en su seguridad y salud al margen de su actividad por carretera –sujeta a un mayor número de riesgos graves–, en las operaciones de carga y descarga que en su caso deba realizar.

---

número de horas ordinarias de trabajo efectivo no podrá ser superior a nueve diarias. Finalmente, el ET realiza ciertas concreciones a los trabajadores menores de dieciocho años, que en nuestro caso no tiene ninguna relevancia ya que, para ejercer como transportista y, por tanto, optar a la obtención del carné que le permita transportar legalmente por carretera mercancías peligrosas, resulta necesario haber alcanzado la mayoría de edad. En segundo lugar, en cuanto a las horas extraordinarias (art. 35) establece que serán «*aquellas horas de trabajo que se realicen sobre la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo*» y su número no podrá ser superior a ochenta horas al año. A efectos de computar la duración máxima de la jornada ordinaria laboral y para el número máximo de estas horas extraordinarias, no se tendrán en cuenta el exceso de horas trabajadas para prevenir o reparar siniestros y otros daños extraordinarios y urgentes. En definitiva, señala que los trabajadores no podrán realizar una jornada diaria total superior a doce horas, incluidas, en su caso, las horas extraordinarias.



Precisamente, al hilo de estas más que necesarias interrupciones, conforme a lo dispuesto en el Real Decreto 902/2007 –sin perjuicio de los límites que analizaremos a continuación establecidos en el Reglamento (CE) núm. 561/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006–, al igual que lo contenido en la Directiva 2002/15/CE, los trabajadores móviles deben realizar una pausa en su trabajo durante un tiempo no inferior a treinta minutos en el momento en que su jornada continuada exceda de seis horas. Mientras que en el supuesto de que el tiempo total de trabajo sea superior a nueve horas diarias, la pausa será como mínimo de cuarenta y cinco minutos (art. 10 bis apartado 4).

Anteriormente se ha mencionado la circunstancia concreta por la que la actividad del transporte de mercancías peligrosas pueda desarrollarse durante la noche. Pues bien, desde este punto de vista, el ET de manera general considera trabajo nocturno el realizado entre las diez de la noche y las seis de la mañana. Asimismo, la empresa que por circunstancias concretas de la actividad tenga que recurrir a que sus trabajadores ejerzan su labor durante estas horas, deberá informar de ello a la autoridad laboral (art. 36.1, ET). Son considerados como trabajadores nocturnos: aquéllos que realizan normalmente en período nocturno una parte no inferior a tres horas de su jornada diaria de trabajo, así como a aquel que se prevea que puede realizar en tal período una parte no inferior a un tercio de su jornada de trabajo anual. Referente a la jornada de trabajo de este tipo de trabajadores, por la particularidad en su horario laboral, no pueden exceder de ocho horas diarias de promedio, en un período de referencia de quince días, añadiendo a su vez, que no podrán realizar horas extraordinarias además de tener prohibido realizar horas extraordinarias en periodo nocturno (art. 35 ET). En cambio, el Real Decreto 902/2007, para los trabajadores que realizan actividades móviles de transporte por carretera señala en su artículo 10.2 bis que aquel trabajador que sin estar considerado legalmente como trabajador nocturno según lo dispuesto en el ET, realice trabajo nocturno, su jornada de trabajo diaria no podrá exceder de diez horas por cada período de veinticuatro.

Evidentemente, el trabajo desarrollado en la carretera bajo estas circunstancias, es decir, sin luz solar, provoca alteraciones del ciclo circadiano<sup>373</sup> y trastornos derivados de las insuficiencias y precariedad de la iluminación de las vías. La calidad del sueño fuera del domicilio del conductor se ve empeorada puesto que la cabina del vehículo es de reducidas dimensiones, y además es frecuente que en las estaciones de transporte habilitadas al efecto, se duerma en estado de alerta vigilando la carga –recordemos que existen en nuestro país estaciones con escasos niveles de seguridad– dado que tiene una obligación de resultado (debe entregar las mercancías peligrosas en perfecto estado) con el destinatario en cada caso.

---

<sup>373</sup> El ciclo circadiano, producido por una alteración del ritmo biológico, se produce cuando la realización de trabajo nocturno se prolonga excesivamente en el tiempo. Las consecuencias derivadas de la alteración del ciclo circadiano se traducen en trastornos del sueño, trastornos nerviosos y trastornos gastrointestinales. Asimismo, debido al aumento de la fatiga, aumentan también las probabilidades de tener un accidente de tráfico y, de igual forma, debe tenerse en cuenta el hecho de que durante las horas nocturnas aumentan los casos de atracos y actos violentos.

Todo ello provoca una disminución en la calidad del sueño y en un descanso efectivo que redundará en mayores dificultades para recuperarse de la fatiga producida por un exceso de transporte por carretera de esta clase de mercancías consideradas como peligrosas por el ADR.

Además, el Real Decreto 902/2007 dispone un período de descanso no inferior a 30 minutos para aquellos trabajadores móviles cuyas jornadas de trabajo excedan de seis horas consecutivas, mientras que si el tiempo total de trabajo es superior a nueve horas diarias, la interrupción será como mínimo, de 45 minutos (art. 10.4 bis). Finalmente, la citada norma (art. 11) en relación a los límites del tiempo de conducción en los transportes por carretera, prescribe el respeto a los períodos máximos de conducción diarios y semanales y a los descansos mínimos entre jornadas y semanal de los conductores de transportes interurbanos establecidos en el citado Reglamento (CE) 561/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) núm. 3821/85 y (CE) núm. 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) 3820/85 del Consejo<sup>374</sup>.

---

<sup>374</sup> En nuestro caso, el Reglamento (CE) 561/2006 se aplica al transporte por carretera de mercancías, cuando la MMA de los vehículos, incluido cualquier remolque o semirremolque, sea superior a 3,5 toneladas. A la vista de su contenido, que se desarrolla con el objetivo de mejorar las condiciones sociales de los conductores, así como mejorar la seguridad general de las carreteras, estableciendo a grandes rasgos los tiempos máximos de conducción tanto diarios como semanales, las pausas que deben tomar así como los períodos de descanso diarios y semanales. Respecto a los períodos de descanso diarios y semanales, interesa señalar cómo el Reglamento (CE) 561/2006 incide en la posibilidad de que los conductores profesionales puedan disfrutarlos en el propio vehículo, siempre y cuando éste vaya adecuadamente equipado para el descanso de cada uno de los conductores y esté estacionado (art. 8.8). En concreto, según la regulación llevada a cabo en su art. 6: el tiempo diario de conducción no será superior a nueve horas –el TPC establecía un tiempo máximo de 8 horas diarias–, si bien, podrá ampliarse como máxima hasta 10 horas no más de dos veces durante la semana. En cuanto al tiempo de conducción semanal, éste no superará las 56 horas y no implicará que se exceda el tiempo semanal de trabajo máximo según indica la Directiva 2002/15/CE, de 11 de marzo. Por otra parte, en cuanto al tiempo total acumulado de conducción durante dos semanas consecutivas no será superior a 90 horas. Finalmente, tras un período de conducción de cuatro horas y media, el conductor hará una pausa ininterrumpida de al menos 45 minutos, a menos que tome un período de descanso. A su vez, podrá sustituirse dicha pausa por una pausa de al menos 15 minutos seguida de una pausa de al menos 30 minutos, intercaladas en el período de conducción (art. 7). Además, el Reglamento (CE) 561/2006 establece un tiempo máximo de conducción diaria, semanal y durante un período de dos semanas consecutivas, e indica la obligación de los transportistas de tomar períodos de descansos diarios y semanales. En consecuencia, según sus prescripciones (art. 6), el tiempo diario de conducción no será superior a nueve horas, si bien, podrá ampliarse como máxima hasta 10 horas no más de dos veces durante la semana. En cuanto al tiempo de conducción semanal, éste no superará las 56 horas y no implicará que se exceda el tiempo semanal de trabajo máximo según indica la Directiva 2002/15/CE, de 11 de marzo. Por otra parte, el tiempo total acumulado de conducción durante dos semanas consecutivas no será superior a 90 horas. En cuanto a las pausas de los transportistas, la Directiva argumenta (art. 7) que tras un período de conducción de cuatro horas y media, el conductor hará una pausa ininterrumpida de al menos 45 minutos, a menos que tome un período de descanso. A su vez, podrá sustituirse dicha pausa por una pausa de al menos 15 minutos seguida de una pausa de al menos 30 minutos, intercaladas en el período de conducción, de forma que se respeten las disposiciones anteriores. Asimismo, en atención a los períodos de descansos diarios y semanales del transportista, el art. 8 del Reglamento señala la obligación a tomar un nuevo

Por lo que se refiere al tiempo de presencia<sup>375</sup>, el Real Decreto 1561/1995 considera como tal «*aquél en el que el trabajador se encuentre a disposición del empresario sin prestar trabajo efectivo, por razones de espera, expectativas, servicios de guardia, viajes sin servicio, averías, comidas en ruta u otras similares*» (art. 8). Dentro de este concepto también se considera tiempo de presencia (art. 10.4): «*los períodos distintos de las pausas y de los descansos, durante los que el trabajador móvil no lleva a cabo ninguna actividad de conducción u otros trabajos y no está obligado a permanecer en su lugar de trabajo, pero tiene que estar disponible para responder a posibles instrucciones que le ordenen emprender o reanudar la conducción o realizar otros trabajos*<sup>376</sup>».

Concretamente, siempre que no sea un tiempo considerado como pausa o descanso, la normativa considera como tiempo de presencia los siguientes períodos (art. 10.4 del RD 1561/1995 tras la modificación operada por el RD 902/2007):

- a. Los períodos durante los cuales el trabajador acompañe a un vehículo transportado en transbordador o tren.
- b. Los períodos de espera en fronteras o los causados por las prohibiciones de circular. El trabajador móvil deberá conocer de antemano los períodos señalados en los párrafos a) y b) y su previsible duración. A tal fin, salvo que en los convenios colectivos sectoriales de ámbito estatal se acuerden otros términos y condiciones, el empresario comunicará al trabajador por cualquier medio admitido en derecho la existencia y duración previsible de los indicados períodos con

---

período de descanso diario en las 24 horas siguientes al final de su período de descanso diario o semanal anterior. En esta línea, en el supuesto de que la parte del período de descanso diario efectuada en las mencionadas 24 horas sea superior a 9 horas, pero inferior a 11, dicho período de descanso se considerará un período de descanso diario reducido. Un período de descanso diario, según indica el presente Reglamento, podrá ampliarse para transformarse en un período de descanso semanal normal o reducido; sin embargo, los transportistas no podrán tomarse más de tres períodos de descanso diario reducidos entre dos períodos de descanso semanales. En el supuesto de que el transportista trabaje durante dos semanas consecutivas, debe tomar al menos: dos períodos de descanso semanal normal, o bien, un período de descanso semanal normal y un período de descanso semanal reducido de al menos 24 horas; no obstante, la reducción se compensará con un descanso equivalente tomado en una sola vez antes de finalizar la tercera semana siguiente a la semana de que se trate. Un período de descanso semanal tendrá que comenzarse antes de que hayan concluido seis períodos consecutivos de 24 horas desde el final del anterior período de descanso semanal. Los descansos tomados como compensación por un período de descanso semanal reducido deberán tomarse junto con otro período de descanso de al menos nueve horas y, finalmente, un período de descanso semanal que incida en dos semanas podrá computarse en cualquiera de ellas, pero no en ambas. De este modo, desde la Unión Europea coexisten sobre un mismo tema una Directiva y un Reglamento que por la razón de ser de éste último, su ámbito de aplicación prevalecerá sobre la primera.

<sup>375</sup> Este tiempo de presencia definido en esta norma interna se corresponde con el tiempo de disponibilidad de la Directiva 2002/15/CE.

<sup>376</sup> En este sentido, se entiende que deberá tener a su disposición en todo momento un móvil u otro medio de localización, para poder recibir las órdenes y retomar el transporte u otro tipo de actividad.

anterioridad a la partida. En caso contrario, esos períodos serán considerados como de tiempo de trabajo efectivo.

- c. Las dos primeras horas de cada período de espera de carga o de descarga. La tercera hora y siguientes se considerarán tiempo de trabajo efectivo, salvo que se conozca de antemano su duración previsible en las condiciones pactadas en los convenios colectivos de ámbito estatal o, en su defecto, de ámbito inferior.
- d. Los períodos de tiempo en los que un trabajador móvil que conduce en equipo permanezca sentado o acostado en una litera durante la circulación en el vehículo.

En cuanto a los períodos considerados como tiempos de presencia, la norma (art. 8.3, RD 1561/1995) realiza una importante limitación cuantitativa al indicar que no pueden exceder en ningún caso de veinte horas semanales de promedio en un período de referencia de un mes, distribuyéndose con arreglo a los criterios que se pacten colectivamente y respetando los períodos de descanso entre jornadas y semanal propios de cada actividad. Es decir, también los tiempos de presencia están limitados, atribuyendo a la negociación colectiva el importante papel de determinar los criterios para la distribución aunque con los límites establecidos para los períodos de descanso. Finalmente, estas horas de presencia no computarán a efectos de la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo, ni para el límite máximo de las horas extraordinarias; no obstante, cabe la opción de que se acuerde su compensación con períodos equivalentes de descanso retribuido, se abonarán con un salario de cuantía no inferior al correspondiente a las horas ordinarias<sup>377</sup>.

La reforma operada por el Real Decreto 1635/2011 de 14 de noviembre, ha sido el resultado de las intensas actividades conjuntas de las asociaciones empresariales y de las organizaciones sindicales del sector. A raíz de su publicación, la posibilidad de adoptar acuerdos que flexibilicen las prescripciones del Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, en cuanto a

---

<sup>377</sup> Al respecto se pronuncian algunos convenios colectivos como, por ejemplo, el Convenio para la actividad del transporte de mercancías por carretera para la Comunidad Autónoma de La Rioja (Resolución de 16 de diciembre 2008). Así en su art. 11 indica en relación al tiempo de presencia por razones de espera que se trata de aquel en el que el trabajador permaneciendo al servicio de la empresa y no conduciendo, sobrepasa la jornada ordinaria establecida, considerándose como tal: comidas en ruta, averías en ruta, viajes sin servicio y esperas por carga y descarga, delimitando el tiempo para la comida en ruta en una hora. En cualquier caso, la compensación económica derivada del tiempo de presencia, será la del valor de la hora ordinaria, pudiendo las empresas establecer con sus trabajadores la cuantía y forma de retribución por el concepto de tiempo de presencia, respetando, en cualquier caso, las disposiciones laborales vigentes. Por último, ante la dificultad de desarrollar el contenido del art. 8 del RD 1561/1995, de 21 de septiembre, así como de cuantificar y determinar los supuestos concretos conceptuales como tiempo de presencia o espera, indica que para diferenciarlos del tiempo real y efectivo de trabajo, ambas partes acuerdan establecer como compensación al posible exceso de las horas que como jornada ordinaria normal estén establecidas y siempre por razones de espera motivadas por carga y descarga, servicios de guardia, comidas en ruta, etc., un plus consistente en unas cuantías para cada uno de los años de vigencia del convenio. En esta misma línea, también se pronuncia el II Acuerdo General [art. 28.3 b)] al señalar que: «*la hora de presencia se compensará con tiempo de descanso retribuido equivalente o se abonará como mínimo al precio de la hora ordinaria*».

la jornada de trabajo y, más concretamente en materia de tiempo de presencia, se encuentra limitada exclusivamente a los convenios de ámbito estatal. El Real Decreto 1561/1995 contiene llamadas a la negociación colectiva para que los agentes sociales legitimados concreten la aplicación específica de ciertos aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo, adaptándola y acercándola a la forma en que, en cada caso, la actividad se organiza y despliega pero siempre con plena garantía de la seguridad y salud de los trabajadores. Precisamente, al hilo de este diálogo entre los agentes sociales que han observado ciertas dificultades para aplicar las reglas del cómputo del tiempo de presencia, así como la conveniencia de ampliar las fórmulas para dicho cómputo siempre que así sea acordado en convenio colectivo<sup>378</sup> de ámbito estatal, se ha llevado a cabo, a través del citado Real Decreto 1635/2011 la modificación en materia de tiempo de presencia en los transportes por carretera para incrementar las posibilidades que la norma ofrece, de adaptar a través de la negociación colectiva de ámbito estatal, el tiempo de trabajo<sup>379</sup>.

Con esta reforma se incrementan las posibilidades de adaptar y flexibilizar el tiempo de presencia en el sector del transporte por carretera, a través de los convenios colectivos sectoriales de ámbito estatal. En concreto, el Real Decreto 1635/2011 habilita exclusivamente a estos convenios, en primer lugar, a pactar distintos criterios de cómputo de los períodos considerados como tiempo de presencia, es decir, aquéllos en los que el trabajador se encuentra a disposición del empresario sin prestar trabajo efectivo, por razones de espera, expectativas, servicios de guardia, viajes sin servicio, averías, comidas en ruta u otros similares, aunque con excepción del período de tiempo de presencia considerado en el artículo 10.4 letra c) del Real Decreto 1561/1995<sup>380</sup>.

<sup>378</sup> A efectos de los convenios colectivos y la regulación relativa a la distribución de la jornada ordinaria de trabajo, resulta conveniente subrayar la actual Reforma Laboral llevada a cabo mediante la Ley 3/2012, de 6 de julio (BOE 7 julio 2012) y, más en concreto, en cuanto a la modificación que la misma ha llevado a cabo del art. 84 ET respecto a la concurrencia de convenios. Así, inicialmente la reforma mantiene el principio de prohibición de concurrencia de convenios por el que un convenio colectivo, durante su vigencia, no puede ser afectado por lo dispuesto en convenios de ámbito distinto y, en cambio y como novedad, concede prioridad aplicativa a los convenios de empresa respecto de los convenios sectoriales (estatal, autonómico o de ámbito inferior) en diversas materias entre las que hay ahora que destacar el horario y la distribución del tiempo de trabajo. En síntesis, proporciona valor a los convenios de empresa y a aquellas condiciones de trabajo que regulen, las cuales tendrán prioridad aplicativa frente a los otros tipos de convenios en materias tales como la jornada de trabajo.

<sup>379</sup> Modifica el apdo. 5 del art. 10 del RD 1561/1995, quedando redactado de la siguiente manera: «Los períodos de tiempo de presencia indicados en el apdo. 4 de este art. se computarán para determinar el límite de horas semanales que se establece en el art. 8.3. Exclusivamente mediante convenio colectivo sectorial de ámbito estatal podrán pactarse, para los supuestos previstos en las letras a), b), y d) del apdo. 4, a efectos del citado límite de horas semanales, distintos criterios de cómputo de los referidos períodos de tiempo de presencia. En todo caso y sin perjuicio de lo anterior, el período de un mes que se toma como referencia en el indicado art. 8.3, podrá ampliarse hasta un máximo de dos meses mediante convenio colectivo sectorial de ámbito estatal, siempre que dicha ampliación se fundamente en la existencia de razones objetivas o técnicas o de organización del trabajo, tales como el carácter internacional de los servicios de transporte.»

<sup>380</sup> Es decir, aquél tiempo de presencia consistente en «las dos primeras horas de cada período de espera de carga o de descarga. La tercera hora y siguientes se considerarán tiempo de trabajo efectivo, salvo que se conozca de antemano su duración previsible en las condiciones pactadas en los convenios colectivos de ámbito estatal o, en su defecto, de ámbito inferior».

Seguidamente, en segundo lugar, en todo caso, sin perjuicio de lo anterior, el Real Decreto 1635/2011, añade la posibilidad de ampliar hasta un máximo de dos meses el período de un mes tomado como referencia en el artículo 8.3 del Real Decreto 1561/1995, para el límite de veinte horas semanales consideradas como de tiempos de presencia, siempre que dicha ampliación se fundamente en la existencia de razones objetivas o técnicas de organización del trabajo, como es el caso del carácter internacional de los servicios de transporte. Efectivamente, la norma restringe únicamente a estas circunstancias la posibilidad de ampliar de uno a dos meses este período, al igual que para la inaplicación de las condiciones del convenio regulado en el nuevo artículo 82.3 segundo párrafo del ET (tras la modificación realizada por la Ley 3/2012, de 6 de julio ya que, cuando concurren causas económicas, técnicas, organizativas o de producción, por acuerdo entre la empresa y los representantes de los trabajadores legitimados para negociar un convenio colectivo se podrá proceder a inaplicar en la empresa las condiciones de trabajo previstas en el convenio colectivo aplicable, sea este de sector o de empresa, que afecten a una serie de materias, entre las que se encuentra la jornada de trabajo.

Simultáneamente, mediante el Real Decreto 1635/2011 se ha cumplido la condición suspensiva a la que se encontraba supeditada la entrada en vigor del II Acuerdo General para las Empresas de Transporte de Mercancías por Carretera a que según su Disposición Final «(...) *por el Gobierno se modifique el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en el sentido de que se faculte expresamente a los interlocutores sociales para que, en convenios colectivos sectoriales de ámbito estatal, puedan adoptar válidamente acuerdos sobre jornada de trabajo de los trabajadores móviles del transporte por carretera que adecuen y flexibilicen las prescripciones del citado Real Decreto, siempre que no contradigan lo dispuesto en la Directiva 2002/15/CE, sin extrapolar a la norma los contenidos de dichos acuerdos*». Por consiguiente, con la incorporación al ordenamiento jurídico de esta norma que permite a los convenios colectivos sectoriales de ámbito estatal adoptar acuerdos sobre jornada de trabajo (especialmente sobre los tiempos de presencia) de los trabajadores móviles, se flexibilizan las prescripciones en este sentido contenidas en el Real Decreto sobre jornadas especiales de trabajo.

Es por ello, que a la luz de esta circunstancia, la Dirección General de Empleo, mediante Resolución de 13 de marzo de 2012 ha acordado el registro y publicación del II Acuerdo General para las empresas de transporte de mercancías por carretera<sup>381</sup>.

En atención a la importancia del mismo, resulta significativo añadir que este II Acuerdo General para las Empresas de Transporte de Mercancías por Carretera, actuará como referencia para las negociaciones sectoriales de ámbito inferior y, como norma supletoria en caso de inexistencia de pacto en los distintos convenios colectivos sectoriales o de empresa, respetando

---

<sup>381</sup> BOE de 29 de marzo de 2012. II Acuerdo General que sustituye el cual sustituye íntegramente el anterior Acuerdo General publicado en el BOE de 29 de enero de 1988, quedándose automáticamente derogado en su integridad.

siempre la voluntad de los negociadores de dichos ámbitos en todas las materias objeto de negociación. Acerca de las novedades introducidas en el mismo concernientes a la jornada de trabajo, el II Acuerdo General, recoge en su capítulo quinto (arts. 27<sup>382</sup> y 28<sup>383</sup>) las prescripciones a estos efectos de los trabajadores móviles del sector, al amparo de un lado de la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo efectivo prevista en el artículo 34 del ET y a los períodos mínimos de descanso diario y semanal y de la transcripción literal de los artículos 8 a 12 del Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre tras las modificaciones sufridas por el mismo conforme al Real Decreto 902/2007, de 6 de julio y al Real Decreto 1635/2011, de 14 de noviembre.

De cualquier modo, el II Acuerdo General da preferencia en su regulación en ámbitos inferiores según en cada caso, ya sea por sistemas específicos o según la norma y, en su defecto, establece la flexibilidad en los cómputos de máximos, todo ello respetando los descansos legalmente establecidos. Más concretamente, en su artículo 28.2 señala que *«en el supuesto de que en los convenios colectivos sectoriales de ámbito territorial inferior o en los convenios o acuerdos colectivos de empresa, se adopten acuerdos específicos sobre la jornada de trabajo de los trabajadores móviles, prevalecerá lo dispuesto en éstos sobre lo previsto en el presente artículo»*. Finalmente y, en la misma línea, las prescripciones contenidas en el II Acuerdo General deberán respetar en fomento de la seguridad, las regulaciones o prácticas más beneficiosas que vengán aplicándose en las empresas [art. 28.5 h)].

---

<sup>382</sup> Así amén del mismo art., el II Acuerdo General señala de modo general la jornada ordinaria máxima consistente en cuarenta horas semanales de trabajo efectivo, de promedio en cómputo anual, distribuida de forma irregular, de acuerdo con los criterios rectores de la misma que se fijen en los convenios colectivos o, en su defecto, por acuerdo entre la empresa y los representantes de los trabajadores. No obstante lo anterior, por convenio colectivo podrá fijarse distinta duración a la jornada de trabajo efectivo. Asimismo, la jornada ordinaria no puede exceder de diez horas diarias de trabajo efectivo; por acuerdo entre la empresa y los representantes de los trabajadores podrá fijarse en función de las características de la empresa límite superior o inferior a la jornada ordinaria diaria de trabajo siempre que se respeten –salvo en los supuestos de fuerza mayor o para prevenir o reparar siniestros u otros daños extraordinarios y urgentes– los descansos diario y semanal previstos en este Acuerdo general, en convenio colectivo o en normas legales o reglamentarias de obligada observancia. En el sentido de los períodos de descanso puntualiza en el supuesto de los servicios de movimiento y demás actividades directamente vinculadas a la salida y llegada de vehículos, que por su propia naturaleza se extienden de forma discontinua a lo largo de un período de tiempo superior a doce horas al día; en este caso el descanso entre jornadas podrá ser de nueve horas siempre que el trabajador pueda disfrutar durante la jornada de un descanso mínimo ininterrumpido de cinco horas. Cuando se haga uso de esta previsión del mencionado RD 1561/1995, el trabajador tendrá derecho a percibir el complemento de puesto de trabajo que al efecto se pacte en convenio colectivo o, en su defecto, por acuerdo entre la representación de la empresa y la de los trabajadores.

<sup>383</sup> En relación concreta a la jornada de los trabajadores móviles, a tenor de su art. 28 el II Acuerdo General se limita a señalar las prescripciones contenidas en las mencionadas normas: Reglamento (CE) 561/2006, de 15 de marzo y el RD 1561/1995, de 21 de septiembre (arts. 8 a 12), sobre jornadas especiales de trabajo. Igualmente, en el supuesto de que en los convenios colectivos sectoriales de ámbito territorial inferior o en los convenios o acuerdos colectivos de empresa, se adopten acuerdos específicos sobre la jornada de trabajo de los trabajadores móviles, prevalecerá lo dispuesto en éstos sobre lo previsto en el presente art. Los convenios y acuerdos citados podrán establecer contrapartidas salariales específicas, fijadas según criterios objetivos, como retribución de posibles prolongaciones de la jornada ordinaria y/o de la realización de horas de presencia.

En resumidas cuentas, a juzgar por la publicación del Real Decreto 1635/2011, se ha logrado, tras las presiones y esfuerzos de los agentes sociales, flexibilizar la jornada de trabajo en el sector del transporte de mercancías por carretera, en materia de tiempo de presencia, por medio de los convenios colectivos de ámbito estatal. De este modo, a través del diálogo social se complementa la norma y la reglamentación reguladora de los transportes por carretera para adaptarla mediante acuerdos y convenios. Todo ello, finalmente, ha provocado la publicación del II Acuerdo General para las Empresas de Transporte terrestre que entró en vigor el 29 de marzo de 2012 y, extiende su vigencia inicial hasta el 31 de diciembre del año 2014.

### **3. LA RELEVANCIA DEL TIEMPO DE TRABAJO EN EL COLECTIVO DE LOS TRABAJADORES AUTÓNOMOS DEL SECTOR DEL TRANSPORTE. LOS TRABAJADORES AUTÓNOMOS ECONÓMICAMENTE DEPENDIENTES (TRADE).**

Tal y como se ha señalado anteriormente, la Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del trabajo Autónomo<sup>384</sup> –merced a su disposición adicional undécima– incluye en su ámbito de aplicación a los trabajadores autónomos del sector del transporte<sup>385</sup>, que a su vez, serán trabajadores autónomos económicamente dependientes<sup>386</sup> siempre que cumplan con lo dispuesto en el artículo 11 [apdos. primero y segundo a)] de la misma norma.

Ya hemos señalado las dificultades que estos transportistas encuentran en materia de prevención de riesgos laborales, en atención a su condición de trabajadores autónomos. En particular, estos transportistas, al prestar servicios por cuenta propia, a diferencia de los trabajadores asalariados, encuentran dificultades en miras a la protección en materia de prevención de riesgos laborales contenida de modo general en la LPRL y su normativa de desarrollo –cuyo ámbito de aplicación se restringe a los trabajadores por cuenta ajena–, sin perjuicio como veremos, de lo dispuesto en la LETA<sup>387</sup> o de las normas

---

<sup>384</sup> BOE 12 julio 2007.

<sup>385</sup> Es decir, a las personas prestadoras del servicio del transporte al amparo de autorizaciones administrativas de las que sean titulares, realizada mediante el correspondiente precio con vehículos comerciales de servicio público cuya propiedad o poder directo de disposición ostente, aún cuando dichos servicios se realicen de forma continuada para un mismo cargador o comercializador.

<sup>386</sup> Para su consideración como TRADE's, básicamente deben realizar una actividad económica o profesional a título lucrativo y de forma habitual, personal, directa y predominante para una persona física o jurídica, denominada cliente, del que dependen económicamente por percibir de él, al menos, el 75 por ciento de sus ingresos por rendimientos de trabajo y de actividades económicas o profesionales. Para ello, necesariamente no deben tener a su cargo a trabajadores por cuenta ajena ni contratar o subcontratar parte o toda la actividad con terceros, tanto respecto de la actividad contratada con el cliente del que depende económicamente como de las actividades que pudiera contratar con otros clientes.

<sup>387</sup> Efectivamente la LETA recoge una disposición relativa a esta materia –su art. 8– en él, se dispone que las empresas de transporte que cuenten con trabajadores autónomos, así como cuando los trabajadores autónomos ejecuten su actividad profesional en los locales o centros de trabajo de las mismas para las que presten servicio, se les aplicarán los deberes de cooperación, información e instrucción previstos en el art. 24 de la LPRL (coordinación de actividades empresariales). Asimismo, las empresas de transporte que contraten transportistas profesionales que actúen por cuenta propia tienen la obligación de vigilar el cumplimiento de la normativa de prevención de riesgos laborales por estos trabajadores.



comunitarias sobre tiempo de trabajo, que aminoran las distancias entre uno y otro colectivo que, sin embargo, no han encontrado trasposición en nuestro ordenamiento jurídico<sup>388</sup>.

A juzgar por los preceptos señalados en el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre por el que se regulan las jornadas especiales de trabajo y en las normas que modifican su contenido aplicable al transporte por carretera (RD 902/2007, de 6 de julio y RD 1635/2011 de 14 de noviembre) queda claro que se refieren exclusivamente a los conductores asalariados y, por tanto, excluyen de su ámbito de aplicación a los conductores autónomos como también, por añadidura, a los TRADE<sup>389</sup>. Por esta razón, y ante la abundancia de trabajadores autónomos que participan en la actividad del transporte de mercancías peligrosas, resulta necesario recordar cómo a la luz del LETA, los poderes públicos entre su política de fomento del trabajo autónomo (art. 27), deben fomentar una política para garantizar un límite máximo de jornada continuada en la carretera y el establecimiento de pausas y descansos a la actividad de transporte de mercancías peligrosas por carretera puesto que como se analizará a renglón seguido la presente norma no regula ningún precepto específico relativo a la ordenación del tiempo de trabajo de los TRADE que actúan como transportistas profesionales.

A tal efecto, concerniente al tiempo de trabajo, el artículo 14 de la LETA especifica para los TRADE el derecho a una interrupción de su actividad anual de 18 días hábiles y, mediante contrato individual o acuerdo de interés profesional determina el régimen de descanso semanal y el correspondiente a los días festivos, la cuantía máxima de la jornada de actividad y, en el caso de que la misma se compute por mes o año, su distribución semanal. En cuanto a la limitación de la jornada y obligación de realizar paradas y descansos de la actividad respecto de aquellos TRADE que actúen como transportistas de mercancías en general por carretera no señala nada relevante, simplemente, por un lado; la norma añade la voluntariedad en todo caso del TRADE, para la realización de su actividad por un tiempo superior al pactado contractualmente, no pudiendo exceder del incremento máximo establecido mediante acuerdo de interés profesional; en ausencia de acuerdo de interés profesional, el incremento no podrá exceder del treinta por cien del tiempo ordinario de actividad individualmente acordado, mientras que, por otro lado; señala que el horario de actividad debe adaptarse a los efectos de poder conciliar la vida personal, familiar y profesional del trabajador autónomo económicamente dependiente (art. 14.4, LETA). En definitiva, la LETA no limita la jornada de trabajo ni establece periodos de descanso en la actividad del transporte por carretera de lo que deriva un peligro claro para la seguridad y salud del transportista al exponer a este trabajador al riesgo de la aparición de fatiga en

---

<sup>388</sup> MARTÍNEZ SANZ, F. (dir.) y PUETZ, A. (coord.), *“Manual de Derecho del Transporte”*, Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, S.A., Madrid, 2011, pág. 619.

<sup>389</sup> Según la Ley 20/2007, de 11 de julio del Estatuto del Trabajo Autónomo (BOE 12 julio 2007) los trabajadores autónomos económicamente dependientes son aquellos *«autónomos que realizan una actividad económica o profesional a título lucrativo y de forma habitual, personal, directa y predominante para una persona física o jurídica, denominada cliente, del que dependen económicamente por percibir de él, al menos, el 75 por 100 de sus ingresos por rendimientos de trabajo y de actividades económicas o profesionales»* (art. 11, LETA).

la carretera, la cual cosa, puede provocar la materialización de accidentes viales.

Tampoco en el Real Decreto 197/2009, de 23 de febrero, por el que se desarrolla el Estatuto del Trabajo Autónomo en materia de contrato del trabajador autónomo económicamente dependiente y su registro y se crea el Registro Estatal de asociaciones profesionales de trabajadores autónomos<sup>390</sup> cabe localizar ningún precepto relevante desde la perspectiva que nos ocupa. Básicamente, en el Real Decreto 197/2009, de 23 de febrero se determinan los extremos que deben constar en todo contrato formalizado para la actividad del TRADE en el que entre otros aspectos, debe figurar el régimen de la interrupción anual de la actividad, del descanso semanal y de los festivos, así como la duración máxima de la jornada de la actividad, incluyendo su distribución semanal si ésta se computa por mes o año [art. 4.2 d)]. Por consiguiente, será en el contrato entre el cliente y el TRADE en el que se determinará al libre parecer del primero en mayor o menor medida, un límite en las horas máximas de duración de la jornada. De idéntico modo se podrán incluir por parte de las partes en el contrato cualquier otra estipulación que mejore la efectividad de la prevención de riesgos laborales en beneficio de la integridad física y protección de la seguridad y salud en el trabajo [art. 4.3 d)] que, tal y como se ha señalado anteriormente, dado que la actividad del transporte por carretera se encuentra fuertemente relacionada con el tiempo de trabajo a ojos de la prevención de riesgos laborales: el conductor a menor cantidad de horas que esté en el volante y realice los períodos de descanso establecidos, menor carga de trabajo sufrirá y, en consecuencia, menores posibilidades de padecer accidentes en la carretera.

De este modo, la ordenación del tiempo de trabajo como premisa de innegable importancia, debe valorarse en el momento de establecer los parámetros para la protección y prevención de los conductores que trasladan por carretera mercancías consideradas como peligrosas, quienes también, como sujetos principales de la actividad deben ser conscientes de la gravedad de los riesgos de su trabajo y ser los primeros en respetar los tiempos de conducción y de descanso y evitar un excesivo período de tiempo de trabajo en la carretera.

#### **4. CONTROL DE LOS TIEMPOS DE TRABAJO Y PERÍODOS DE DESCANSO. LA INSPECCIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE.**

La Unión Europea es consciente de la importancia y necesidad de controlar el cumplimiento de la normativa concreta del sector en lo concerniente a los tiempos de trabajo y períodos de descanso analizados. Muestra de ello, la Directiva 2006/22/CE del Parlamento y del Consejo de 15 de marzo sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CE) 561/2006<sup>391</sup> y (CEE) 3821/85, establece unos requisitos mínimos para que los

---

<sup>390</sup> BOE 4 marzo 2009.

<sup>391</sup> A través del mismo se intenta conseguir los siguientes objetivos: igualar las condiciones de concurrencia entre las empresas de transporte y mejorar tanto las condiciones sociales de los conductores y la seguridad vial. Contenido por tanto relacionado con la mejora del tiempo de trabajo al resultar ser una condición básica en la prestación de su trabajo. Respecto a su ámbito de aplicación incluye a todos los conductores profesionales con independencia de su

Estados miembros realicen controles uniformes y eficaces del cumplimiento de las disposiciones relativas al tiempo de trabajo.

La norma comunitaria obliga a los Estados miembros a controlar, al menos, el 3% de las jornadas de trabajo que se produzcan en el sector del transporte por carretera a partir del día 1 de enero de 2010. Porcentaje que podrá incrementar la Comisión al 4%, siempre que según las estadísticas reguladas en su artículo 3 demuestren que, como media, más del 90% de todos los vehículos controlados están equipados con un tacógrafo digital<sup>392</sup>. Concretamente en nuestro caso, la Unión Europea consciente de la gravedad de los riesgos en el transporte de mercancías peligrosas, mediante la Directiva 2008/11/CE, de 17 de enero, [por la que se modifica la Directiva 95/50/CE, de 6 de octubre, relativa a procedimientos uniformes de control del transporte de mercancías peligrosas por carretera en lo relativo a las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión (DOL 21 junio 2008)] se establecen unos procedimientos uniformes específicos de control, con el fin de aumentar el nivel de seguridad del transporte de mercancías peligrosas, procediendo en tal caso, a efectuar controles utilizando una lista de elementos comunes aplicables a estos transportes en los Estados miembros.

Dada la importancia en el cumplimiento de la regulación acerca de la ordenación del tiempo de trabajo y de los descansos, la Unión Europea obliga a los Estados miembros a llevar un control de los tiempos de trabajo y de los períodos de descanso en el sector del transporte por carretera. En nuestro país, concretamente este control se lleva a cabo a través de la Inspección de Transporte Terrestre. Este órgano, del conjunto de funciones que tiene atribuidas sobresale la relacionada con el control del cumplimiento de la normativa en materia de transporte por carretera en general. Paralelamente, puesto que el servicio del transporte de mercancías peligrosas implica un arduo conocimiento de un gran número de normas legales y reglamentarias, las empresas de transporte se pueden apoyar en los servicios de inspección ya que, entre sus funciones, aparte de la principal, destaca la de asesorar y colaborar con las mismas para facilitarles el cumplimiento de la normativa en materia de transportes por carretera (art. 14, ROTT). Al margen de esta competencia de los servicios de inspección, conviene precisar cómo la función inspectora de estos agentes puede ser ejercida de oficio o bien, como consecuencia de una petición fundada de cargadores, usuarios, así como de empresas o asociaciones de transportistas o de actividades auxiliares o complementarias del transporte, sujetos a los que se reconoce también funciones de colaboración en los términos previstos en el artículo 24.2 del ROTT.

En todo caso, direccionando su actuación a nuestro caso particular, tales servicios de inspección, específicamente, deben hacer un trato prioritario del control de los transportes de mercancías peligrosas por la necesidad imperiosa de que cumplan la normativa.

---

vinculación jurídica con la persona o personas para las que presta servicios y, por ende, también a los trabajadores autónomos, pero siempre y cuando el vehículo que conduzcan tenga un Masa Máxima Autorizada (MMA) superior a 3.5 toneladas.

<sup>392</sup> Mecanismo de control que más adelante será analizado.

En este último sentido, los órganos competentes en materia de transportes que elaboran periódicamente planes de inspección dando un carácter sistemático a las actuaciones inspectoras (art. 16, ROTT), deben centrarse en determinar las líneas generales para las operaciones de control del cumplimiento del tiempo de conducción y de descanso para el sector que nos ocupa en la presente investigación por ser una de las actividades con mayores índices de siniestralidad y de cuyos accidentes e incidentes en supuesto de consumarse pueden provocar graves consecuencias para la ciudadanía y el medio ambiente.

Jerárquicamente, conforme al Real Decreto 30/2011, de 14 de enero<sup>393</sup>, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento<sup>394</sup>, en su artículo 8 se da acomodo a la Dirección General de Transporte Terrestre de la que, a su vez, depende el órgano con nivel de Subdirección General conocido como la Inspección del Transporte Terrestre. Así, mediante sus agentes<sup>395</sup> que tienen atribuidas la competencia para inspeccionar y controlar el

<sup>393</sup> Publicado en el BOE 19 enero 2011.

<sup>394</sup> Según una nota de prensa (teleprensa.es. Andalucía [16/07/2012]) y para valorar estadísticamente tales controles, Fomento, en cuanto al cumplimiento de los tiempos de conducción y descansos, vigila esta obligación en más de 1.400 empresas de transporte. Como continúa explicando la nota, la labor inspectora se desarrolla durante todo el año a través de controles en carretera en función a campañas específicas aprobadas en los planes coordinados de inspección, en la que también participan agentes de la Guardia Civil de Tráfico. En estas inspecciones se supervisa la documentación que obligatoriamente deben llevar los vehículos destinados al transporte de mercancías y viajeros, especialmente si tiene autorización; el exceso de peso; el adecuado cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso, así como la manipulación del tacógrafo y del limitador de velocidad, el transporte de mercancías peligrosas y perecederas, transporte realizado por no residentes, y transporte escolar y de menores. Así, estadísticamente, en el primer cuatrimestre de 2012 se han controlado un total de 14.373 vehículos, 13.869 nacionales y 504 extranjeros, de los que 12.504 eran de transporte de mercancías y 1.869 de transporte de viajeros. Consecuencia de esos controles se han levantado un total de 3.214 denuncias, en su mayor parte por exceso de peso, incumplimiento de tiempos de conducción y descanso y carencia de autorización, lo que ha supuesto la inmovilización de 163 vehículos. En vistas de estos datos, se observa cómo la mayoría de los incumplimientos se deben precisamente por incumplimientos de los tiempos obligatorios de conducción en la carretera y en la obligación de hacer pausas. Esta cifra supone un leve descenso del 6,2 por ciento respecto al mismo período del año anterior, cuando se levantaron 3.430 denuncias. Para facilitar las labores de inspección, sobre todo las orientadas a controlar la carga, tanto los inspectores de Transporte como la Guardia Civil puedan usar las balanzas móviles proporcionadas por la Consejería de Fomento a las estaciones para la ITV, cuyo objetivo es pesar aquellos vehículos donde existan fundadas sospechas de sobrepeso y la balanza fija más próxima (existe una en cada provincia) esté a una distancia inferior a 30 kilómetros. Esta colaboración con las ITV permite que todo vehículo que circule con manifiesto exceso de peso por las carreteras andaluzas y que represente un serio peligro para la seguridad vial pueda ser rápidamente pesado en un radio de acción próximo, así como inmovilizado e impuesta la penalización correspondiente, si procede. En cuanto a las sanciones, durante el primer semestre del presente año 2012, se han tramitado por las delegaciones provinciales de Fomento y Vivienda un total de 12.146 expedientes sancionadores, frente a los 11.119 del mismo período de 2011.

<sup>395</sup> A su vez, tales miembros de la Inspección del Transporte Terrestre –los cuales en el ejercicio de sus funciones, tienen la consideración de autoridad que asimismo, deberán estar provistos del documento que acredite su condición (art. 21, ROTT)–, en casos de necesidad para un eficaz cumplimiento de su función, podrán solicitar el apoyo necesario de las unidades o destacamentos de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y Policías Autónomas o Locales. Del mismo modo, cabe la posibilidad de que en específicos territorios esté atribuida la vigilancia del transporte a la Guardia Civil. En este caso, dentro de cada Subsector de la Agrupación de Tráfico, existirá un número suficiente de agentes que tendrá como dedicación

cumplimiento en esta materia para los servicios de transporte por carretera y de sus actividades auxiliares y complementarias, controlarán el cumplimiento de la normativa reguladora del tiempo de trabajo y de descanso e impondrán en su caso, las debidas sanciones en caso de infracciones. La LOTT –modificada por la Ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de los transportes por carretera– y su Reglamento de desarrollo, aprobado por el Real Decreto 1211/1990 de 28 de septiembre (ROTT<sup>396</sup>) señala entre las competencias de los poderes públicos [art. 7f) LOTT] la de «*ejercer las funciones de inspección y sanción en relación con los servicios y actividades de transportes terrestres*». Especialmente esta norma dedica un capítulo especial a la Inspección del Transporte Terrestre (Capítulo VI: arts. 32 a 35, ambos incluidos), el cual se ve ampliado reglamentariamente por medio del ROTT (Capítulo III: arts. 14 a 24 ambos incluidos).

Para facilitar las actuaciones de los agentes de la Inspección del Transporte Terrestre, los titulares de las empresas en cuyas instalaciones se realicen actividades de transporte por carretera de mercancías peligrosas o se lleven a cabo actividades auxiliares y complementarias del mismo, así como quienes ocupen la posición de cargador o remitente, mero expedidor o destinatario o consignatario en un transporte de mercancías peligrosas, tienen la obligación de facilitarles la inspección de sus vehículos e instalaciones y el examen de los documentos, libros de contabilidad, facturas, títulos de transporte y datos estadísticos que estén obligados a llevar, así como cualquier otra información relativa a las condiciones de prestación de los servicios realizados que resulte necesaria para verificar el cumplimiento de las obligaciones contenidas en la legislación de transportes. De igual forma, esta obligación de los titulares de las mencionadas empresas participantes en la actividad del transporte de mercancías peligrosas también alcanzará a todos aquellos libros, documentos de gestión, control o estadísticas cuya cumplimentación o llevanza obligatoria venga establecida por la normativa económica, fiscal, social y laboral o medioambiental. Por ejemplo, si en la actuación del personal de Inspección del Transporte Terrestre descubre indicios constitutivos de infracción de la normativa referente al ámbito laboral, lo pondrá en conocimiento de los órganos competentes en función de tal materia<sup>397</sup>: la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

---

preferente dicha vigilancia y actuará bajo las directrices y orientaciones de los órganos superiores de los servicios de inspección del transporte (art. 32, LOTT).

<sup>396</sup> En atención a su apdo. correspondiente a la actuación de la Inspección de Transporte Terrestre baste reseñar la modificación que sufrió con motivo de la publicación del RD 1225/2006, de 27 de octubre. BOE 15 noviembre 2006.

<sup>397</sup> Desde esta perspectiva, para ayudar a la coordinación de todos los órganos y así facilitar el cumplimiento de la norma, los órganos que ostenten competencias sobre cada una de las distintas materias afectadas deben prestarse la asistencia activa y cooperación que resulte necesaria al efecto (art. 33.5, LOTT y art. 23, ROTT). Ello significa que las actuaciones de ambos órganos sancionadores son compatibles, debiendo actuar en su terreno específico como es lógico y, en caso de coincidencia, ambos deben cooperar en el control del cumplimiento reglamentario y, en caso de observar infracciones imponer en cada caso las infracciones relativas a la materia del transporte (Inspección Transporte Terrestre) o las relativas a las condiciones laborales o de prevención de riesgos laborales (Inspección de Trabajo).

Así con todo, las actuaciones de control de dichos servicios de inspección en relación con el transporte por carretera y con las actividades auxiliares y complementarias del mismo se realizarán mediante la aplicación del régimen establecido en el título VI del ROTT<sup>398</sup>. El conjunto de todos los hechos constatados por los miembros de la Inspección del Transporte Terrestre, en virtud del artículo 33.2 de la LOTT tienen valor probatorio siempre y cuando se formalicen en documento público.

En todo caso, para llevar a cabo tales actuaciones, los agentes podrán recabar la documentación precisa para el mejor cumplimiento de su función en la propia empresa o bien requerir la presentación de dicha documentación en las oficinas públicas correspondientes. Respecto a la materia que nos concierne, es decir, a la presentación de la documentación que atañe a los tiempos de conducción y descanso de los conductores, según especifica la norma, las empresas no podrán excusarse de aportar la misma por la ausencia del empresario o la persona responsable de su llevanza o custodia. En este mismo sentido, en las inspecciones llevadas a cabo en carretera, el conductor tendrá la consideración de representante de la empresa en relación con la documentación que existe obligación de llevar a bordo del vehículo y la información que le sea requerida respecto del servicio realizado (art. 33, LOTT).

En síntesis, la actuación de la Inspección de Transporte Terrestre a través de sus agentes, resulta primordial para el desarrollo de los controles de los tiempos de conducción y descanso, y para la mejorara de las condiciones de los conductores profesionales al ayudar simultáneamente a que no se produzcan o se minimice el porcentaje de accidentes en los que se vean afectadas las mercancías transportadas. Naturalmente, en nuestro caso, la Inspección realiza un trato priorizado al control de los tiempos de trabajo para el subsector del transporte de mercancías peligrosas, por las graves consecuencias y por la importante alarma social que se produce en el momento en que un camión es objeto de un accidente en el que se ven involucradas este tipo de mercancías<sup>399</sup>.

## **5. INFRACCIONES RELATIVAS AL TIEMPO DE TRABAJO. DIFERENCIAS ENTRE LA LOTT Y LA LISOS.**

Esta importancia y gravedad en el exceso de los tiempos de conducción en el sector del transporte de mercancías por carretera y, en general de la transgresión de las normas y límites legales contenidos en materia de jornada en el Estatuto de los Trabajadores (ET), queda patente a la luz de la normativa

---

<sup>398</sup> Cuyo título lleva por nombre: «*Régimen sancionador y de control de los transportes por carretera y de las actividades auxiliares y complementarias de los mismos*».

<sup>399</sup> La importancia del control del transporte de mercancías peligrosas se demuestra, por ejemplo, en la campaña promovida por el Gobierno de Navarra, por la cual se llevaron controles en el transporte de mercancías peligrosas a través de una especial vigilancia por los agentes del área de Tráfico y Seguridad Vial para en cuyos casos concretos, denunciar aquellas infracciones relacionadas con el transporte de este tipo de mercancías en los vehículos destinados al efecto. En un comunicado señalado por el Gobierno, la campaña iniciada el lunes 19 hasta el 25 de marzo de 2012 se llevará a cabo debido a que «*estas infracciones, ponen en serio peligro la seguridad vial y suponen una competencia desleal en el sector del transporte*», Pamplona, 18 Marzo 2012 (EUROPA PRESS).

nacional: por un lado por la Ley 16/1987, de 30 de julio de Ordenación de los Transportes Terrestres<sup>400</sup> (LOTT) y, por otro; por la Ley de Infracciones y Sanciones en el Orden Social<sup>401</sup> (LISOS).

La primera de ellas –LOTT–, impone el régimen sancionador derivada de la responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes terrestres mientras que, la LISOS impone las sanciones derivadas de la normativa laboral administrativa. Resulta fundamental saber discernir entre ambas normas, puesto que las competencias para la imposición de sanciones previstas en la LOTT recaen en la Inspección del Transporte Terrestre mientras que las previstas en la LISOS en el la Inspección de Trabajo y Seguridad Social. Esta equiparación debe asumirse a sabiendas de la coordinación y asistencia activa que ambos órganos puedan ejercer en sus actuaciones incluidas en sus ámbitos competenciales (art. 33.5, LOTT y art. 23, ROTT).

La LOTT merced de su artículo 138.2 señala como sujetos responsables y, por tanto, responsables administrativamente del cumplimiento de las normas reguladoras del transporte terrestre a la persona física o jurídica titular de la autorización a que se refiere el apartado 1 del mismo artículo<sup>402</sup> independientemente de que las acciones u omisiones de las que dicha responsabilidad derive hayan sido materialmente realizadas por ellas o por el personal de su empresa, sin perjuicio de que puedan deducir las acciones que a su juicio resulten procedentes contra las personas a las que sean materialmente imputables las infracciones. Esta última afirmación merece una cuidadosa atención dado que el titular de la empresa usuaria de la actividad (transportista, cargadora, expedidora, destinataria, etc.) responde incluso de aquellas acciones u omisiones cometidas por sus trabajadores al igual que aquellas infracciones que pueda incurrir la figura de Consejero de Seguridad en caso de estar obligada la empresa a designarlo en su empresa. Ligada a esta responsabilidad prácticamente absoluta del titular de la actividad aunque en este caso, en materia preventiva, la LPRL cuando regula los principios de la actividad preventiva, añade la efectividad de las medidas preventivas, las

<sup>400</sup> BOE 31 julio 1987.

<sup>401</sup> Aprobada por el RD Legislativo 5/2000, de 4 de agosto (BOE 8 agosto 2000).

<sup>402</sup> Según el cual: «la responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes terrestres y de sus actividades auxiliares y complementarias corresponderá: a) En las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetos a concesión o autorización administrativa, a la persona física o jurídica titular de la concesión o de la autorización; b) en las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades auxiliares o complementarias de éstos llevados a cabo sin la cobertura del preceptivo título administrativo habilitante, o cuya realización se encuentre exenta de la obtención de éste, a la persona física o jurídica propietaria o arrendataria del vehículo o titular de la actividad. A los efectos previstos en este apdo., se considera titular del transporte o actividad clandestina de que se trate a la persona física o jurídica que materialmente la lleve a cabo en nombre propio, la organice o asuma la correspondiente responsabilidad empresarial, así como a todo aquel que no siendo personal asalariado o dependiente colabore en la realización de dicho transporte o actividad, y; c) en las infracciones cometidas por remitentes o cargadores, expedidores, consignatarios o destinatarios, usuarios y, en general, por terceros que, sin estar comprendidos en los anteriores apdos., realicen actividades que se vean afectadas por la legislación reguladora de los transportes terrestres, a la persona física o jurídica a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad» (art. 138.1 LOTT).

cuales, deben prever incluso las distracciones o imprudencias no temerarias que pueda cometer el trabajador (art. 15.4, LPRL).

Así con todo, como puede observarse, los titulares poseedores de autorización o concesión para ejercer la actividad de transporte o sus actividades auxiliares son las personas físicas o jurídicas, comprendiendo de este modo al abrigo de la LOTT a los trabajadores autónomos que participen en la actividad; podrán ser posibles sujetos a ser sancionados administrativamente por infracciones en la normativa reguladora de la actividad de los transportes terrestres y sus actividades auxiliares y, diametralmente alejados del campo de aplicación de la LISOS (normativa exclusiva a los trabajadores por cuenta ajena y titulares de las empresas). De tal forma que, aquellas conductas tipificadas en la LOTT relativas a infracciones sobre tiempo de trabajo y períodos de descanso serán objeto de sanción<sup>403</sup> debiendo acometerlas, como sujetos responsables en cada caso, la persona física o jurídica titular de la autorización, la persona física o jurídica propietaria o arrendataria del vehículo o titular de la actividad en aquellas infracciones cometidas en la realización de transportes o actividades auxiliares o complementarias de éstos o bien, los cargadores, expedidores, destinatarios, usuarios y, en general, terceros que realicen actividades de transporte y que estén afectados por las normas reguladoras de la actividad.

A este respecto, la LOTT tipifica como infracción muy grave «*el exceso superior al 50 por 100 en los tiempos máximos de conducción o de conducción ininterrumpida*<sup>404</sup>, así como la minoración superior a dicho porcentaje de los períodos de descanso obligatorios» (art. 140.20) –esta conducta es sancionada con una multa de 3.301 a 4.600 euros [art. 143.1 h)]–. Además, también considera como una infracción, aunque leve, «*el exceso en los tiempos máximos de conducción o de la conducción ininterrumpida, así como la minoración de los períodos de descanso o pausa establecidos, salvo que deba ser considerado infracción grave o muy grave*» (art. 142.3<sup>405</sup>). Esta infracción trae consigo en atención a la graduación en cada caso una sanción con multa de 301 a 400 euros [art. 143.1 c)]. Incluso, cuando sean detectadas la comisión de ambas infracciones, en ambos supuestos, puede ordenarse la inmovilización del vehículo<sup>406</sup>, hasta que se supriman los motivos por los que

<sup>403</sup> La sanción que se deriva de estas conductas alejadas de la legalidad es económica y se gradúa según la repercusión social del hecho infractor, la intencionalidad, la naturaleza de los perjuicios causados, la magnitud del beneficio ilícitamente obtenido y la reincidencia o habitualidad en la conducta infractora.

<sup>404</sup> De igual forma que se ha afirmado y mostrado en el gráfico anterior, el Ministerio de Fomento, en atención a esta conducción sin descanso señala lo siguiente: «*No se puede conducir sin descansar más de 4 horas y media seguidas, tras este tiempo de conducción, el conductor tiene que hacer una pausa ininterrumpida de al menos 45 minutos, que se puede sustituir por una pausa de al menos 15 minutos seguida de una pausa de al menos 30 minutos, ambas intercaladas en el período de conducción de 4 horas y media*».

<sup>405</sup> Contenido del mismo tras la modificación sufrida por el art. 2 de la Ley 29/2003, de 8 de octubre de mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera, por la que se modifica, parcialmente, la LOTT (BOE 9 octubre 2003).

<sup>406</sup> Debe puntualizarse que para la infracción contemplada en el art. 142.3, atendiendo a razones de seguridad vial, se procederá a la inmovilización inmediata, siempre que la distancia que todavía deba recorrer el vehículo para alcanzar su destino, sea superior a 30 kilómetros.



se imponen tales infracciones, salvo que concurren circunstancias ligadas a la seguridad que aconsejen no hacerlo en el caso concreto de que se trate<sup>407</sup>.

La competencia para la imposición de estas sanciones previstas en la LOTT corresponde a los órganos que legal o reglamentariamente la tengan atribuida (art. 146.1). Así, según se ha detallado, la actuación inspectora tendente a garantizar el cumplimiento de las normas reguladoras del transporte terrestre y de las actividades complementarias y auxiliares del mismo está encomendada a los servicios de Inspección del Transporte Terrestre, siendo también sujetos infractores, los transportistas autónomos y TRADE's que transporten por carretera mercancías peligrosas.

Por su parte, también en materia sancionadora, la Ley de Infracciones y Sanciones en el Orden Social (LISOS) identifica en su segundo artículo como sujetos responsables vinculados con la actividad objeto del presente estudio, que incurran en las acciones u omisiones tipificadas como infracciones laborales y en materia de prevención de riesgos laborales: 1) El empresario en la relación laboral; 2) las cooperativas con respecto a sus socios trabajadores y socios de trabajo, conforme a la Ley 27/1999, de 16 de julio, de Cooperativas – las sociedades cooperativas de transporte se consideran manifestaciones empresariales predominantes en el sector–; 3) las agencias de colocación, las empresas de trabajo temporal y las empresas usuarias respecto de las obligaciones que se establecen en su legislación específica y en la de prevención de riesgos laborales, sin perjuicio de lo establecido en otros números de este artículo –aunque no es normal que una empresa de transporte o cargadora y descargadora acudan a la contratación de trabajadores por este medio, sí que es cierto que puntualmente pueden necesitar los servicios de la ETT–; 4) los empresarios titulares de centro de trabajo, los promotores y propietarios de obra y los trabajadores por cuenta propia que incumplan las obligaciones que se deriven de la normativa de prevención de riesgos laborales –básicamente por los incumplimientos de los transportistas autónomos al acceder a los centros de trabajo de la empresa cliente merced al art. 24 de la LPRL– así como; 5) las entidades especializadas que actúen como servicios de prevención ajenos a las empresas, las personas o entidades que desarrollen la actividad de auditoría del sistema de prevención de las empresas y las entidades acreditadas para desarrollar y certificar la formación en materia de prevención de riesgos laborales que incumplan las obligaciones establecidas en la normativa sobre dicha materia –de hecho el recurso externo para cumplir el cometido preventivo suele ser común por las características propias de la gran mayoría de empresas de transporte que existen en nuestro país: pequeñas y medianas empresas–.

---

<sup>407</sup> A tal efecto, los miembros de la Inspección del Transporte Terrestre o agentes de las fuerzas actuantes que legalmente tienen atribuida la vigilancia del mismo, habrán de retener la documentación del vehículo y, en su caso, la de la mercancía, así como la correspondiente autorización, hasta que se subsanen las causas que dieron lugar a la inmovilización, siendo, en todo caso, responsabilidad del transportista la custodia del vehículo, su carga y pertenencias (art. 143.3, LOTT).

Así, a efectos de la LISOS también se pueden derivar infracciones por incumplimientos de los sujetos responsables relativas al tiempo de trabajo, dado que las acciones u omisiones de los empresarios contrarias a las normas legales, reglamentarias y cláusulas normativas de los convenios colectivos en esta materia, constituyen infracciones laborales. De este modo, el texto normativo señala como infracción grave (artículo 7.5, LISOS) «*La transgresión de las normas y los límites legales o pactados en materia de jornada, trabajo nocturno, horas extraordinarias, horas complementarias, descansos, vacaciones, permisos y, en general, el tiempo de trabajo a que se refieren los artículos 12, 23 y 34 a 38 del Estatuto de los Trabajadores*». Con la consecuente imposición a los sujetos responsables de la misma de una sanción económica, en su grado mínimo de 626 a 1.250 euros, en su grado medio de 1.251 a 3.125 euros; y en su grado máximo de 3.126 a 6.250 euros [art. 40.1 b), LISOS]. Una u otra cantidad económica dependerá en atención a la negligencia e intencionalidad del sujeto infractor, fraude o connivencia, incumplimiento de las advertencias previas y requerimientos de la Inspección, cifra de negocios de la empresa, número de trabajadores o de beneficiarios afectados en su caso, perjuicio causado y cantidad defraudada (art. 39.2, LISOS).

Desde el prisma de las infracciones derivadas de la normativa laboral, la competencia sancionadora se atribuye en el ámbito de la Administración General del Estado corresponde a propuesta de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, a la autoridad competente a nivel provincial, hasta 12.500 euros; al Director General competente, hasta 62.500 euros; al Ministro de Trabajo e Inmigración hasta 125.000 euros y al Consejo de Ministros, a propuesta del de Trabajo e Inmigración, hasta 187.515 euros (art. 48.1, LISOS). Mientras que cuando corresponda la potestad sancionadora a la Administración de las Comunidades Autónomas, se ejercerá por los órganos y con los límites de distribución que determine cada Comunidad Autónoma (art. 48.6, LISOS). En esta línea, debe insistirse nuevamente este doble control administrativo, es decir, el realizado por un lado de los miembros de la Inspección de Transporte Terrestre y de los miembros de la Inspección de Trabajo ya que, la actuación de estos inspectores que si bien tienen un ámbito de actuación distinto y subjetivo pueden coordinarse y ayudarse mutuamente, con la cual cosa, se refuerza la vertiente sancionadora de todas aquellos incumplimientos y omisiones de las empresas de transporte y de los conductores y, lo más importante, la seguridad y salud en la actividad.

## **6. LA OBLIGATORIA INSTALACIÓN EN EL VEHÍCULO DE MERCANCÍAS DEL TACÓGRAFO DIGITAL. SU CONEXIÓN DIRECTA CON EL CONTROL DE LOS TIEMPOS DE TRABAJO Y PERÍODOS DE DESCANSO DEL CONDUCTOR.**

Estrechamente vinculado con el tiempo de trabajo en el transporte de mercancías peligrosas, merece especial atención el dispositivo de control conocido como tacógrafo digital<sup>408</sup> del que disponen los transportistas

---

<sup>408</sup> Se trata de un dispositivo electrónico que sustituye al extinto analógico y que registra diversos sucesos originados en un vehículo durante su conducción. Desde el 1 de enero de 2006 todos los vehículos de transporte por carretera matriculados por primera vez en España y

instalados en sus vehículos. En él, se registran de manera automática o semiautomática los datos relativos a los kilómetros recorridos y a la velocidad de los mismos, así como los tiempos de actividad y descanso de sus conductores. De este modo, se puede realizar el seguimiento y control de la actividad llevada a cabo para evitar un exceso en la jornada de trabajo; con el objeto de prevenir posibles accidentes, realiza un registro del tiempo que el conductor puede circular sin realizar ninguna interrupción. Por todo ello, se trata de un dispositivo cuya función general es la de controlar el cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso, armonizar las condiciones de competencia y mejorar la vida laboral del conductor. En suma, es un dispositivo que ayuda a respetar la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo y los períodos mínimos de descansos (tanto diarios como semanales) que, en definitiva redonda en la protección de la salud y seguridad del transportista profesional.

Es importante reseñar que el uso e instalación del tacógrafo digital que tanta importancia tienen para controlar los tiempos de conducción y descanso de los transportistas en nuestro país, es obligatorio<sup>409</sup> desde inicios del año 2006 – para los vehículos de mercancías cuya MMA es superior a 3,5 toneladas incluido cualquier remolque o semirremolque–, contribuyendo así a mejorar las condiciones de competitividad de las empresas, mejorar la vida laboral del conductor e incrementar la seguridad vial al obtener datos relativos a los tiempos de conducción y descansos del conductor; información esta última que resulta la más importante de todas y constituye el sentido fundamental del

---

que por sus características estén obligados a instalar tacógrafo, han de incorporar el nuevo tacógrafo digital (según la Orden de FOM/1190/2005, de 25 de abril de 2005 publicada en el BOE del martes 3 de mayo de 2005 y por el Reglamento 1360/2002 de la UE, de 13 de junio de 2002). Los datos recogidos por el tacógrafo son utilizados para comprobar el cumplimiento de la normativa sobre tiempos de conducción y descanso, tal y como se recoge en vista de la normativa comunitaria (Reglamento (CE) 561/2006, de 15 de marzo –publicado en el Diario Oficial de 11 de abril 2006– de armonización de disposiciones en materia social en sector de transportes por carretera que modifica los Reglamentos (CEE) núms. 3821/85, de 20 de diciembre y 2135/98, de 24 de septiembre y deroga el Reglamento (CEE) núm. 3820/85, de 20 de diciembre).

<sup>409</sup> La obligación del uso del tacógrafo en el transporte por carretera se recoge en el mencionado Reglamento (CE) núm. 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de marzo de 2006. En sentido contrario, pese a que al objeto de la presente investigación no repercute, esta norma comunitaria también recoge las excepciones tanto de las normas sobre tiempos de conducción y de descanso como del uso del tacógrafo para determinadas clases de vehículos como entre otros: vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 40 kilómetros por hora o los vehículos adquiridos o alquilados sin conductor por las fuerzas armadas, la defensa civil, cuerpos de bomberos y las fuerzas responsables del mantenimiento del orden público, cuando el transporte se realice como consecuencia de la función propia encomendada a estos cuerpos y bajo su responsabilidad. El legislador español, con el propósito de armonizar nuestra legislación con el derecho comunitario traslado los señalados Reglamentos núms. 3821/1985 y 561/2006 a través del RD 604/2007, de 18 de mayo (BOE 26 mayo 2007) regulando las excepciones a la obligatoriedad de normas sobre tiempos de conducción y uso de tacógrafo. De tal forma que con el añadido de los vehículos expresamente exceptuados por el Reglamento y también sin implicar a los transportes de mercancías peligrosas, la presente norma nacional exceptúa igualmente de la obligación de instalar y usar el tacógrafo como de los tiempos de conducción y descanso de los conductores, entre otros, los siguientes transportes: transportes oficiales, transportes de mercancías de carácter privado complementario realizados mediante la utilización de tractores agrícolas o forestales, o bien transportes de recogida de lecho en las granjas.

tacógrafo. Por tanto, analizando la evolución de estos aparatos de control, se pasó del tacógrafo analógico (ya en desuso) al digital aunque, como novedad, se espera la aparición del “*tacógrafo inteligente*”<sup>410</sup> para el año 2020.

Al respecto, el Plan de Inspección de Transporte por Carretera propuesto para el año 2012<sup>411</sup>, en línea con el cumplimiento del control del tiempo de trabajo y descanso, pretende que con el cumplimiento del uso del tacógrafo se generen importantes beneficios para el sector, contribuyendo a la minoración de la competencia desleal en el mismo, y a la consecución de una mejor ordenación del transporte por carretera. En línea a esta afirmación, tras la introducción de los tacógrafos digitales en el sector, se han detectado conductas anómalas relacionadas con la manipulación en el uso del tacógrafo mediante la instalación de dispositivos concebidos para cometer fraudes contra el sistema y de este modo, infringir la normativa de transporte en los tiempos de conducción y descanso; circunstancia que tiene especial incidencia en la seguridad en la carretera<sup>412</sup>.

<sup>410</sup> En virtud del pleno de la Eurocámara se ha propuesto la introducción de tacógrafos más eficientes y de un equipamiento adecuado a disposición de los agentes de control para mejorar el cumplimiento de la normativa europea sobre tiempos de descanso y conducción de los transportistas profesionales. En este sentido, El Parlamento propone extender las funciones del tacógrafo mediante la ayuda del sistema GNSS (sistema global de navegación por satélite) para registrar el inicio y el fin del recorrido de un camión. Conectado a receptores, el aparato permitiría incluso registrar el peso del vehículo. A largo plazo, estos nuevos tacógrafos, más fáciles de usar, incluirán otras funciones. Con la transmisión de los datos del tacógrafo sin cables se podría controlar a distancia a los vehículos pesados sin que las autoridades los tengan que detener para controlar los datos del tacógrafo. Quedarían exentos de esta nueva normativa los camiones usados en un radio de 100 kilómetros de su lugar de origen por conductores que no tengan esta actividad como profesión principal. Noticia extraída del Blog del Transportista (<http://www.blogdeltransportista.com/2012/07/05/europa-quiera-dar-paso-a-los-tacografos-inteligentes/>) “*Europa quiera dar paso a los tacógrafos inteligentes*”

<sup>411</sup> Presentado por el Ministerio de Fomento (Madrid, 15 diciembre 2011). Este Plan de Inspección en el sector tiene su origen en la regulación de la normativa a través de la LOTT, modificada por la Ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de los transportes por carretera, así como su Reglamento de desarrollo (ROTT), de establecer la necesidad de elaborar planes de inspección para que los servicios de inspección tengan una actuación prioritaria respecto a las infracciones que en cada momento tengan una mayor incidencia e impliquen una mayor perturbación en la ordenación del transporte por carretera.

<sup>412</sup> El Plan de Inspección de Transporte por Carretera, ante tales manipulaciones insta a las fuerzas encargadas del control y la vigilancia del transporte en carretera a «*que intensifiquen los controles en carretera, en donde es más factible encontrar las manipulaciones, habida cuenta que muchas de ellas son prácticamente imposibles de detectar en las inspecciones de tiempos de conducción y descanso que se vienen realizando en las oficinas de las distintas Administraciones*». Precisamente, en torno a esta manipulación del tacógrafo digital y para evitar tal conducta, a partir del 1 de octubre de 2012, deberán contar con una sonda de movimientos independiente y paralela a la ya existente. Además la Unión Europea sigue desarrollando novedades normativas que marcarán el futuro de este dispositivo; si bien el nuevo Reglamento ha superado el trámite de primera lectura en el Parlamento Europeo, el camino para conocer el texto definitivo aún es largo. No se espera que entre en vigor antes de 2016. De entre sus novedades, sensiblemente, destaca la obligatoriedad de la comunicación de datos a distancia, que permitirá conocer si el tacógrafo está manipulado. Además el Parlamento Europeo pretende que todos los camiones, tanto nuevos como antiguos, lleven incorporado el nuevo tacógrafo a partir de 2020 y que se cree un software armonizado de control para todos los países de UE. Noticia extraída de la Revista Transporte 3 (La Revista Decana del transporte de Mercancías Camiones, Furgonetas, Carrocerías y Componentes) “*Tacógrafos más seguros*”. Índice de noticias del 31 de julio al 31 de agosto de 2012.

La Unión Europea ante estas amenazas aprobó la Directiva 2009/4/CE, de 23 de enero, de medidas para prevenir y detectar la manipulación de los datos de los tacógrafos<sup>413</sup>, para garantizar que los Estados miembros incluyan controles específicos de estos equipos en los controles de carretera y en los efectuados en los locales de las empresas. España, como Estado miembro, incorporó al ordenamiento jurídico el contenido de la Directiva a través de la Resolución de 5 de junio de 2009<sup>414</sup> que establece los controles mínimos sobre las jornadas de trabajo de los conductores en el transporte por carretera. Se regulan así, medidas específicas para evitar la instalación de dispositivos concebidos para cometer fraudes en el cumplimiento de la regulación de los tiempos de conducción y de descanso.

Por lo tanto, dentro del conjunto de normas, estas conductas fraudulentas están consideradas para evitar su reincidencia en el tiempo a través de la imposición de sanciones pecuniarias. En este sentido, la LOTT considera infracción muy grave «*la manipulación del aparato de control de los tiempos de conducción y descanso o sus elementos, (...) u otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo destinada a alterar su normal funcionamiento, así como la instalación de elementos mecánicos, electrónicos o de otra naturaleza destinados a alterar el correcto funcionamiento de los correspondientes instrumentos de control o modificar sus mediciones, aun cuando unos u otros no se encuentren en funcionamiento en el momento de realizarse la inspección*» (art. 140.10). Ante esta conducta ilegal, responderán tanto las personas que hubiesen manipulado el aparato o instrumento de que se trate, o colaborado en su manipulación, instalación o comercialización, como al transportista que los tenga instalados en sus vehículos.

Al igual que en el caso en que el conductor profesional se exceda el de los tiempos máximos de conducción, ante la manipulación o funcionamiento inadecuado imputable al transportista del aparato de control de los tiempos de conducción y descanso (tacógrafo digital), los miembros de la Inspección del Transporte Terrestre y los agentes de las unidades o destacamentos de las fuerzas actuantes, tienen competencia para ordenar el traslado del vehículo al taller autorizado<sup>415</sup> o zona de control que resulte más adecuada para su examen para su examen, siempre que no suponga un recorrido de ida superior a 30 kilómetros; el conductor del vehículo requerido tiene la obligación de conducirlo, acompañado por los miembros de la Inspección del Transporte Terrestre o los agentes de las unidades o destacamentos de las fuerzas intervinientes, hasta dicho lugar, así como a facilitar las operaciones

---

<sup>413</sup> Publicada en el DOL 24 enero 2009 por la que se modifica la Directiva 2006/22/CE, de 15-3-2006, sobre las condiciones mínimas para la aplicación de Reglamentos (CEE) núms. 3820/85, de 20-12-1985 y 3821/85, de 20-12-1985, en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera.

<sup>414</sup> A su vez, modifica la Resolución de 19 de abril de 2007. BOE 25 junio 2009.

<sup>415</sup> A su vez, en este caso, es decir en aquellos supuestos de traslados a talleres autorizados, los conductores de estos vehículos, a tenor del ROTTT estarán obligados a prestar el servicio de intervención técnica sobre tacógrafos, a todos aquellos agentes de la Inspección o de las Fuerzas de vigilancia del transporte, sin ningún tipo de discriminación y realizarán las verificaciones pertinentes con la máxima diligencia a fin de no perturbar la actuación inspector (art. 20).

verificación, corriendo los gastos de éstas, en caso de producirse, por cuenta del denunciado, si se acredita la infracción, y, en caso contrario, de la Administración actuante (art. 34.4, LOTT). De este modo, ante indicios claros y objetivos de manipulación del tacógrafo digital se procederá a la inmediata inmovilización del vehículo hasta que se supriman los motivos determinantes de la infracción, salvo que concurren circunstancias ligadas a la seguridad que aconsejen no hacerlo en el caso concreto de que se trate, como también en aquellos supuestos en que la Inspección actuante hubiese retirado la hoja de registro que venía siendo utilizada en el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso durante la realización de un transporte y la empresa hubiese incumplido la obligación de llevar a bordo otras de repuesto, así como en aquellos en que hubiese retirado la tarjeta del conductor para el referido aparato (art. 143.3, LOTT).

También relacionado con el control de los tiempos de conducción y las conductas susceptibles de ser sancionadas, la LOTT considera infracción muy grave no llevar insertada la correspondiente hoja de registro<sup>416</sup> o tarjeta del conductor<sup>417</sup> en el tacógrafo digital, cuando ello resulte exigible, llevar insertada una hoja de registro sin haber anotado el nombre y apellidos del conductor o llevar insertadas las hojas de registro o tarjetas correspondientes a otro conductor (art. 140.22, LOTT). También la carencia de hojas de registro del aparato de control de los tiempos de conducción y descanso que exista obligación de llevar en el vehículo está tipificada como infracción muy grave.

Se considerará, asimismo, infracción muy grave la falta de realización de aquellas anotaciones manuales relativas a la actividad del conductor que exista obligación de llevar a cabo por parte de éste cuando el tacógrafo esté averiado (art. 140.24, LOTT). En esta misma línea se manifiesta el ROTT, que considera infracción muy grave: *«la carencia significativa de hojas de registro o de datos registrados en el tacógrafo o en las tarjetas de los conductores que exista obligación de conservar en la sede de la empresa»* (art. 197.12, ROTT); esta carencia se acredita cuando por vehículo o por conductor falta el reflejo de más de un treinta por cien de los kilómetros realizados durante el período requerido. Además, también tipifica como infracción muy grave la *«falsificación de las hojas de registro, tarjetas de conductor u otros elementos o medios de control que exista la obligación de llevar en el vehículo, así como el falseamiento de su contenido o alteración de las menciones obligatorias de la hoja de registro o*

---

<sup>416</sup> También denominadas como discos diagramas, se encuentran colocadas en el tacógrafo y consisten en recibir y fijar los registros captados por el mismo. Deberán ser homologadas y utilizadas tan solo en los tacógrafos para los cuales estén admitidas. Son individuales para cada conductor (deben conservarlas en su poder y tenerlas a disposición de los agentes de control cuando las requieran tanto las hojas del día en curso como la de los veintiocho días anteriores) y tienen una duración de veinticuatro horas. El empresario deberá conservar las hojas registro durante un año, desde su utilización, a disposición de la Administración.

<sup>417</sup> Nominativamente identifica al conductor y permite almacenar los datos sobre su actividad durante al menos los últimos 28 días (31 para las tarjetas emitidas en España) y tendrán una validez de cinco años. Durante este plazo no podrá ser objeto de retirada o suspensión, a no ser que se compruebe que haya sido objeto de falsificación, que el conductor utilice una tarjeta de la que no es titular o que se ha obtenido con declaraciones falsas o documentos falsificados. Su contenido y características aparecen establecidas en el Reglamento (CEE) núm. 3821/85, de 20 de diciembre, aparato de control en el sector de los transportes por carretera. DOL 31 diciembre 1985.

*tarjeta del conductor»* (art. 197.13, ROTT). No sólo esto, sino que también será objeto de infracción cualquier utilización indebida de las mismas destinadas a modificar la información en ellos recogida o a anular o alterar el normal funcionamiento de los aparatos de control instalados en el vehículo.

Con la finalidad de acabar con estas prácticas ilegales, el texto por el que se aprueba la Ley de Tráfico<sup>418</sup>, también se pronuncia al respecto e indica como falta muy grave el hecho de «*participar o colaborar en la colocación o puesta en funcionamiento de elementos que alteren el normal funcionamiento del uso del tacógrafo o del limitador de velocidad»* [art. 65.5 apartado m)] además se trata de una infracción que lleva aparejada la pérdida de 6 puntos del permiso de conducción según se indica en el punto 7 de su segundo anexo. Así pues, la responsabilidad puede ser conjunta; si bien en términos generales, la responsabilidad es de la empresa titular del vehículo en el que debe estar instalado el tacógrafo digital, en supuestos en que los conductores de estos vehículos participen en la manipulación del mismo, también serán objeto de sanción.

Recientemente el Real Decreto 662/2012, de 13 de abril ha venido a establecer el marco para la implantación de los sistemas inteligentes de transporte (SIT) en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte<sup>419</sup>. Como se ha recalcado, existe una importante oferta en el sector de transporte por carretera, que inoperablemente provoca un incremento en el volumen de vehículos en la carretera. Correlativamente, al producirse congestiones aumenta el consumo de energía y se perjudica al medioambiente. Así, en nuestro país como innovación se aplican al sector del transporte por carretera, las tecnologías de la información y las comunicaciones en virtud de la Directiva 2010/40/UE de 7 de julio de 2010 del Parlamento Europeo y del Consejo (DOL 6 agosto 2010), por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte, con el principal objetivo de contar con una normativa común que asegure una implantación coordinada y eficaz en su conjunto de las tecnologías de la información y las comunicaciones que puedan implementarse en el sector del transporte por carretera en todo el territorio comunitario.

A tenor del Real Decreto 662/2012, de 13 de abril, los SIT están basados en la electrónica, la informática y las telecomunicaciones que proporcionan servicios innovadores en relación con los diferentes modos de transporte y la gestión del tráfico y permiten a los distintos usuarios estar mejor informados y hacer un uso más seguro, más coordinado y «*más inteligente»* de las redes de transporte, y se establece con el objetivo de establecer el marco para la implantación y el uso de manera coordinada y coherente de los sistemas inteligentes de transporte (SIT) en España, fijando las condiciones generales necesarias para alcanzar ese objetivo. No obstante, queda aún largo camino por recorrer en nuestro país para la eficiente puesta en marcha de los SIT aunque si bien es

---

<sup>418</sup> Conforme el RD Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Publicado en el BOE 14 marzo 1990.

<sup>419</sup> BOE 14 abril 2012.

cierto, con la publicación de esta norma específica se ha dado un paso importante.

Estos nuevos sistemas van en consonancia con los mencionados sistemas de navegación por satélite (GNSS) a través de los cuales la Unión Europea pretende instaurarlos en los nuevos tacógrafos digitales para el año 2020. Tales equipos de grabación a bordo según un informe publicado por la Comisión de Transportes del Parlamento Europeo facilitarían el trabajo de los conductores profesionales y las empresas de transporte sobre los tiempos de conducción y descanso que responden a normas comunitarias. Es más con estas medidas mediante los nuevos tacógrafos inteligentes se *«ofrecen nuevas oportunidades para la integración con otras aplicaciones de sistemas de transporte inteligente y permite la transferencia inalámbrica de datos. Además, los organismos de tráfico podrían llevar a cabo controles remotos de vehículos sin pararlos y dirigirse sólo a los vehículos con registros deficientes para inspecciones profundas en carretera<sup>420</sup>»*. No es difícil pensar que con la introducción de estas medidas se haga más difícil el fraude y resulten escasos los supuestos de manipulación de los discos del tacógrafo digital. De hecho, según datos de la Unión Europea, estas nuevas oportunidades tecnológicas (posicionamiento por satélite) que dificultan el fraude y reducen la carga administrativa, repercutirían en un ahorro para las empresas de 515 millones de euros al año<sup>421</sup>. Así las cosas, todas estas novedades tecnológicas garantizarán un mejor cumplimiento de las normas sobre tiempo de conducción y descanso y, por consiguiente, permitirán unas mejores condiciones de trabajo y de seguridad de los conductores profesionales de mercancías peligrosas por carretera.

---

<sup>420</sup> Noticia extraída del portal web [transporteprofesional.es](http://transporteprofesional.es) a fecha de 03/07/2012: “El Parlamento Europeo aprueba conectar el tacógrafo a la navegación vía satélite”.

<sup>421</sup> Según destaca el portal [nexotrans.com](http://nexotrans.com) a fecha 17/08/2011: “La UE Las nuevas reglas del tacógrafo podrían ahorrar a las empresas de transporte más de 500 millones al año”.



## **CAPÍTULO CUARTO**

### **OBLIGACIONES PREVENTIVAS**

#### **1. LA LPRL EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA Y SU CONOCIDA PROBLEMÁTICA RESPECTO AL TRANSPORTISTA AUTÓNOMO Y TRADE'S.**

Los titulares de las empresas dedicadas al transporte por carretera de mercancías peligrosas o a la carga y descarga de éstas, se encuentran obligados preventivamente al amparo de la Ley 31/1995 de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales (LPRL) a consecuencia de disponer bajo sus cargos a trabajadores que prestan sus servicios y, que como intercambio, perciben un salario. De tal modo que el sistema normativo relativo a la prevención de riesgos laborales, igualmente que el ordenamiento laboral, descansa sobre todo en la protección del trabajador asalariado o por cuenta ajena.

Estos titulares, según su propia actividad, deberán velar por la seguridad y salud de sus trabajadores, esto es, la de los conductores profesionales para realizar materialmente el traslado por carretera de las mercancías peligrosas y, en su caso, la del distinto personal encargado de acometer las operaciones de carga o descarga de las mismas en los centros habilitados al efecto. Cumplimiento que se hace obligatorio para todas las empresas del sector por contar bajo sus dependencias con trabajadores bajo una relación laboral. No obstante, este cumplimiento en materia preventivo no es el único, dado que también disponen de deberes y obligaciones en materia específica del transporte de mercancías peligrosas. Así, junto al cumplimiento de la LPRL, estas empresas del sector han de cumplir con la normativa reglamentaria y específica del transporte de mercancías peligrosas, cristalizada en su mayor parte, en el ADR. La conjunción de estas disposiciones refuerzan la seguridad en una actividad de por sí tan peligrosa y que pone en serios compromisos, en primer lugar a los trabajadores directamente involucrados (conductores y cargadores/descargadores) y, de modo secundario, a la población y al medio ambiente por las graves consecuencias que se desprenden de accidentes o incidentes en los que se ven involucradas las mercancías peligrosas.

En líneas generales, como cualquier otra empresa del tejido productivo nacional, las empresas inmersas en esta actividad, están obligadas a cumplir con las disposiciones normativas contenidas en la LPRL con el objeto de promover la seguridad y salud de los trabajadores, impulsando los procedimientos y medidas necesarias para lograr que las condiciones de trabajo representen el menor riesgo posible y no afecten negativamente a la salud de los trabajadores, informando de todo ello a los representantes legales de los trabajadores. Aún así, como se ha afirmado, que en esta actividad productiva exista un importante número de pequeñas y medianas empresas y de trabajadores autónomos, implica que la organización de la seguridad y la salud en el transporte de mercancías sea un tema complicado, por la escasez de medios personales y económicos, que por ende provoca *«un efecto directo en la aplicación de las correspondientes medidas preventivas, dificultando la reducción de los accidentes o de los hábitos de comportamiento inadecuados»*<sup>422</sup>. No obstante, a pesar de las diferencias evidentes entre los transportistas asalariados y los autónomos, el estudio de los riesgos asociados a la actividad resulta común para unos y para otros puesto que, salvo escasas particularidades están expuestos a los mismos riesgos.

La prevención de riesgos laborales tiene como objetivo principal, mejorar las condiciones de trabajo y aumentar los niveles de protección de la salud y seguridad de los trabajadores. Para lograr este fin, todas las partes implicadas de la actividad se encuentran sujetas a las tareas preventivas, así los empresarios, trabajadores, fabricantes, importadores, suministradores de maquinaria, equipos, productos y útiles de trabajo, y las distintas Administraciones Públicas deben ir en consonancia para lograr una protección eficaz de la seguridad y salud de los conductores profesionales de mercancías peligrosas por carretera y de los operarios responsables de llevar a cabo las tareas de carga y descarga de las mismas. En efecto, cada uno de estos colectivos juega un papel importante, puesto que tienen que cumplir con unas obligaciones y a la vez ejercer unos derechos para conseguir reducir los riesgos y aumentar la protección de los trabajadores de esta actividad. Protegiendo a estos efectos a los trabajadores asalariados o por cuenta ajena ya que, de igual forma que anteriormente se ha mencionado, los transportistas autónomos encuentran limitada su protección personal en vistas de las disposiciones contenidas en la LPRL y sus normas de desarrollo. Este desamparo normativo evidentemente supone un perjuicio para la seguridad y salud del colectivo de los trabajadores que, por cuenta propia y con su vehículo actúan en la actividad.

En efecto, como es sabido el gran conjunto de previsiones impuesta por la LPRL y su normativa de desarrollo están enfocadas a la protección de la seguridad y salud del trabajador que se encuentra dentro de la esfera organizativa de un empleador, es decir, referido de los trabajadores por cuenta ajena (art. 3, LPRL). Los trabajadores autónomos –muy frecuentes en la actividad del transporte de mercancías por carretera–, como se ha mencionado, son sujetos considerados a estos efectos en el ámbito laboral exclusivamente por el artículo 8 LETA, en el cual se atribuye a las Administraciones Públicas

---

<sup>422</sup> FUNDACIÓN MAPFRE, “Seguridad y Salud para Conductores de mercancías”, en base al Informe vial para conductores de mercancías (julio 2010), marzo 2011, pág. 47.

competentes la asunción de un papel activo en relación con la prevención de riesgos laborales de los trabajadores autónomos, por medio de actividades de promoción de la prevención, asesoramiento técnico, vigilancia y control del cumplimiento por los trabajadores autónomos de la normativa de prevención de riesgos laborales, así como de promoción de una formación en prevención específica y acorde a las peculiaridades de los trabajadores autónomos. Reiterando este papel de las Administraciones Públicas, especialmente éste debe ser activo en el sector que nos ocupa nuestra investigación, puesto que siendo realistas, a día de hoy el conjunto de los trabajadores autónomos que participan en el entramado del transporte de mercancías peligrosas siguen sin tener una norma específica que regule su actividad en vistas a la protección de su seguridad y salud. Desde otra perspectiva –la de coordinación de actividades empresariales–, la normativa laboral también los considera sujetos al ámbito de la normativa preventiva (art. 24, LPRL) pero en un sentido muy limitado y además como sujetos obligados y, sobre todo, por su interrelación con los trabajadores por cuenta ajena del empresario y centro de trabajo en el que concurren. De hecho, la LISOS, aunque enuncia a los trabajadores por cuenta propia entre los sujetos responsables de las infracciones en materia preventiva (art. 2.8, LISOS), la lectura de las infracciones tipificadas en esta materia es clara: las infracciones lo son de los deberes de cooperación y coordinación que impone el artículo 24 de la LPRL.

Asumida esta importante puntualización subjetiva del campo de aplicación normativo en prevención de riesgos laborales, en líneas generales, ateniendo a la LPRL, los trabajadores –nos referimos a los considerados como asalariados– tienen en su puesto de trabajo específico, tanto derechos como obligaciones. Esto es, tienen el derecho de que su seguridad y salud se encuentre en todo momento protegida de cualquier riesgo y la obligación de velar por su propia seguridad y salud así como de aquellas otras personas a las que pueda afectar su actividad profesional, a causa de sus actos y omisiones en el trabajo, de conformidad con su formación y las instrucciones del empresario (art. 29.1, LPRL). Estas circunstancias en nuestro ámbito adquieren un cariz importante, primero porque los riesgos a los que se enfrentan los trabajadores implicados en esta actividad tan peligrosa son numerosos y muy graves, por lo que el empresario debe adoptar cuantas medidas tenga a su alcance; y, segundo, porque sobretodo el conductor profesional está sujeto en su vehículo a una responsabilidad muy elevada por el tipo de carga que transporta y debe ser consciente de ello para no perjudicar con su actuación a terceros implicados.

Para la actividad del transporte de mercancías peligrosas por carretera, cualquier precaución es poca, por lo que la prevención en este ámbito resulta fundamental por los amplios riesgos y las graves consecuencias que acarrearán los accidentes en la carretera especialmente aquéllos en los que se ven implicadas mercancías peligrosas sin, obviar los incidentes o accidentes que se puedan producir en el devenir de las operaciones de carga y descarga en aquellos centros o instalaciones habilitadas de las empresas cargadoras y descargadoras, respectivamente.

En esta última línea, en razón de su enjundia, los convenios colectivos<sup>423</sup> aplicables al sector, en materia de prevención de riesgos laborales incluyen la obligación por parte de las empresas y trabajadores a cumplir obligatoriamente la normativa vigente en materia de prevención de riesgos laborales y de vigilancia de la salud –con especial atención en lo que se refiere a la maternidad y embarazo– como también a observar la normativa sobre equipos de trabajo y elementos de seguridad, según se establece en la LPRL y en sus normas de desarrollo.

A grandes rasgos, la profesión del conductor de mercancías a diferencia de otras profesiones, es especialmente conflictiva y particular por la peligrosidad inherente de la mercancía transportada y por los elevados índices de siniestralidad registrados en la carretera; factores, entre otros, como la responsabilidad ante la carga peligrosa transportada, la jornada de trabajo, los niveles de atención constantes en la conducción y las posibles distracciones en la carretera, le sitúan en una posición comprometida, que evidencia la importancia por parte de la empresa de cumplir con todos y cada uno de los aspectos preventivos. Tal como se ha analizado anteriormente, a la profusa regulación relativa al tiempo de trabajo en el sector de actividad del transporte terrestre de mercancías peligrosas –límites a los períodos de conducción, descansos durante y entre jornadas–, hay que añadir una multitud de disposiciones preventivas directamente aplicables al sector.

El titular autorizado de la empresa que realiza servicios de transporte de mercancías peligrosas por carretera, como aquellos que llevan a cabo actividades auxiliares y complementarias al mismo, están sujetos, en primer lugar, a la norma principal en materia de prevención de riesgos laborales, es decir, la LPRL. El objeto principal de la misma es el de promover la seguridad y la salud de los trabajadores mediante la aplicación de medidas y el desarrollo de las actividades necesarias para la prevención de riesgos derivados del trabajo (art. 2). De hecho, la especificidad de esta actividad desde la perspectiva preventiva es objeto de reconocimiento expreso por la propia LPRL cuya D.A.7ª en orden al cumplimiento de la normativa de transporte de mercancías peligrosas, señala que su contenido «se entiende sin perjuicio del cumplimiento de las obligaciones derivadas de la regulación en materia de transporte de mercancías peligrosas». Por tanto, en perfecta sintonía, la LPRL como el ADR y las restantes normas que entran en juego en la actividad, dotan al transporte y a la carga y descarga de mercancías de seguridad de unos parámetros de actuación en vistas de la seguridad y la evitación de la aparición de riesgos laborales que, por otra parte, son evidentes y “esperables” por las características volátiles e inestables de las cargas transportadas y/o manipuladas.

---

<sup>423</sup> Entre otros: Convenio Colectivo del sector de transporte de mercancías de Ceuta. Acuerdo de 29 diciembre 2009. BO. Ciudad de Ceuta 8 enero 2010; Convenio Colectivo del Sector de Transporte de Mercancías por Carretera de Cantabria. Resolución de 8 octubre 2009. BO. Cantabria 26 octubre 2009; Convenio Colectivo de trabajo de Transporte de mercancías por carretera de la provincia de Cáceres, DOE 16, 26 enero 2009; Convenio Colectivo del sector del Transporte de Mercancías por Carretera de las Islas Baleares. Resolución de 17 agosto 2008. BO. Islas Baleares 17 septiembre 2008.

Especialmente, en términos globales, la LPRL establece como desiderátum la mejora de la seguridad y salud en los procesos productivos. Para este propósito, merced al precepto recogido en su artículo 14.1, «*los trabajadores tienen derecho a una protección eficaz en materia de seguridad y salud en el trabajo, y ello supone, no sólo que la protección ha de tener eficacia demostrada o demostrable (las distintas medidas han de ajustarse a una serie de parámetros cambiantes: tipo de trabajo, tipo de trabajador, situación concreta del trabajador, cambios o evolución de la propia empresa, etc.), sino que alcanza tanto a su seguridad frente a los accidentes, como a su salud (evitar que el trabajador contraiga algún tipo de enfermedad profesional)*<sup>424</sup>». Correlativamente, este derecho de los trabajadores supone la existencia de un deber del empresario de protección para éstos frente a los riesgos laborales. Para cumplir con esta exigencia, el empresario debe aplicar medidas preventivas y desarrollar todas aquellas actividades necesarias para evitar o disminuir los riesgos que puedan afectar a la salud y a la integridad psicofísica del trabajador; cabe recordar que el conductor profesional está expuesto a una elevada carga física y mental con motivo de su actividad al volante en la carretera.

Así pues, la persona titular de estas empresas participantes en el sector, en el cual se derivan unos riesgos tan evidentes, tiene un deber genérico de protección de la seguridad y salud de sus trabajadores. Como ya se ha manifestado anteriormente, este deber genérico, se extiende también a los trabajadores autónomos<sup>425</sup> que participan en la actividad con su propio vehículo para la empresa cliente cargadora. Siendo prácticamente su referencia expresa de la LPRL, cuando con motivo de su profesión de transportista acceda a los centros de la empresa cliente (mayormente a aquella que carga o bien descarga mercancías peligrosas) y realice una actividad, concurriendo en estos supuestos con otros trabajadores de la misma; la empresa y el autónomo le son de aplicación los deberes de cooperación, información e instrucción previstos en los apartados 1 y 2 del artículo 24 de la LPRL (art. 8.3, LETA).

Vinculado con esto último, ciertamente el sector del transporte de mercancías es una actividad complementaria de otras dado que usualmente, las empresas de transporte pueden ser subcontratadas por otras para la realización de actividades de transporte de mercancías peligrosas. De tal forma, que el precepto mencionado relativo a la coordinación de actividades empresariales está muy presente. No obstante, su cumplimiento resulta complicado pues acudiendo a la norma desarrollada por la LPRL y que regula el artículo 24 de la misma: el Real Decreto 171/2004, de 30 de enero<sup>426</sup> se observa cómo no dispone regulación alguna respecto a la actividad del transporte de mercancías por carretera.

---

<sup>424</sup> GARCÍA NINET, I. (dir.), MORENO CÁLIZ, S. (coord.), «Manual de Prevención de Riesgos Laborales (Seguridad, higiene y salud en el Trabajo)», Editorial Atelier Libros Jurídicos, Barcelona, tercera edición (2012), págs. 136-137.

<sup>425</sup> A su vez a para estos trabajadores les serán de aplicación los deberes de cooperación, información e instrucción previstos en los apdos. 1 y 2 del art. 24 de la LPRL (art. 8.3, LETA).

<sup>426</sup> Norma que desarrolla el art. 24 de la LPRL, en materia de coordinación de actividades empresariales. BOE 31 enero 2004.

Debido a la habitualidad en que el transportista autónomo accede a los centros de las empresas clientes y concurre con otros trabajadores en su actividad, ha de realizarse una mención especial al conjunto de obligaciones que a estos efectos impone la LPRL y que, desde el punto de vista preventivo, pueden representar mayores problemas para su cumplimiento. Así, literalmente, en virtud de los autores TOSCANI, D. y ALEGRE M.<sup>427</sup> se pueden mencionar las siguientes:

- a. Los transportistas, antes de acceder a un centro de trabajo para realizar la carga o descarga de las mercancías, deben informar al resto de las empresas que se encuentren en el mismo de los riesgos que se derivan de la actividad del transporte y que puedan afectar a los trabajadores de las otras empresas y/o trabajadores autónomos concurrentes en el centro, en particular sobre aquellos que puedan verse agravados o modificados por circunstancias derivadas de la concurrencia de actividades, así como solicitar a esas empresas esa misma información.
- b. La información recibida de las otras empresas debe ser tenida en cuenta por los transportistas en la evaluación de los riesgos y en la planificación de su actividad preventiva, en especial la relativa a los riesgos que, siendo propios de cada empresa, surjan o se agraven precisamente por las circunstancias de concurrencia en que las actividades se desarrollan.
- c. Deben establecer los medios de coordinación para la prevención de riesgos laborales que consideren necesarios y pertinentes, conjuntamente, con las otras empresas concurrentes.
- d. La necesidad de acreditar, a la empresa para la que se realiza el transporte de mercancías, que han realizado, para las obras y servicios contratados, la evaluación de riesgos y la planificación de su actividad preventiva, así como el cumplimiento de las obligaciones en materia de información y formación respecto de los trabajadores que vayan a prestar sus servicios en el centro de trabajo.

Por tanto, establecidas todas estas circunstancias y a pesar que el Real Decreto 171/2004, de 30 de enero no particulariza su regulación al sector del transporte de mercancías, el autónomo también asume una serie de obligaciones de cuyo cumplimiento deben velar el comitente.

No obstante, desde la LPRL y de la LETA a favor del trabajador autónomo también se regula el derecho a interrumpir su actividad cuando considere que entraña un riesgo grave e inminente para su vida o salud (arts. 21.1 y 2, LPRL y 8.7, LETA) por lo que la normativa en estos supuestos –y más en nuestro caso donde es probable situaciones de estas características–, remite a las condiciones generales de aplicación equiparando el derecho del trabajador por

---

<sup>427</sup> TOSCANI GIMENEZ, D. y ALEGRE NUENO, M., “La problemática de la específica aplicación de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales en las empresas de transporte de mercancías por carretera y la urgente necesidad de su adaptación a las características y exigencias particulares del sector por la negociación colectiva” Revista CEF Trabajo y Seguridad Social, núm. 276, “La LPRL en el sector del transporte de mercancías por carretera”, Marzo 2006.

cuenta ajena al del trabajador por cuenta propia.. Por todo ello, estos trabajadores autónomos sin asalariados a su cargo asumirán las obligaciones genéricas preventivas que el legislador nacional le impone. No obstante y, diametralmente opuesto en torno a la amplitud de contenido de la LPRL de este autónomo o TRADE sin trabajadores a su cargo, se encuentra el empresario individual o autopatrón que cuenta con asalariados para ejercer su actividad profesional. En este sentido, esta empresa bajo la LPRL y el ADR y el Real Decreto 551/2006 está considerada como otra cualquiera por lo que el autónomo que dispone de asalariados en su empresa de transporte, deberá cumplir con la normativa de prevención de riesgos laborales y simultáneamente, del contenido que la reglamentación específica le exige como transportista.

Asumida esta particularidad en cuanto al autónomo y sus remisiones a la LPRL, en términos generales, habida cuenta de las altas probabilidades de que ocurran accidentes ya sea durante el transporte de estas mercancías por carretera como durante las operaciones de carga y descarga, el empresario debe acometer las obligaciones previstas en la LPRL con el objetivo de estudiar las medidas necesarias para evitar la aparición de estos riesgos o, en caso de producirse, minimizarlos en la medida de lo posible. En virtud del artículo 16 LPRL –cuyo texto fue parcialmente modificado por la Ley 25/2009, de 22 de diciembre<sup>428</sup>– el titular de esta actividad debe llevar a cabo una planificación de la actividad preventiva, a través de la adopción de un modelo de gestión general para todos los niveles jerárquicos de la empresa mediante la implantación y aplicación –como se analizará– de un plan de prevención de riesgos laborales, cuyos instrumentos esenciales para la gestión y aplicación del mismo son: la evaluación de riesgos laborales y la planificación de la actividad preventiva.

Desde esta perspectiva, el II Acuerdo General para las empresas de transporte de mercancías por carretera tampoco es ajeno a esta importancia preventiva para la actividad y en su artículo 57<sup>429</sup>, hace remisión a la LPRL y a los

---

<sup>428</sup> De modificación de diversas Leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. BOE 23 diciembre 2009.

<sup>429</sup> Textualmente, amén de este art., en líneas generales remite sus disposiciones al contenido normativo cristalizado en la LPRL y sus normas de desarrollo (aspectos tales como la adopción de medidas preventivas, evaluación de riesgos, vigilancia de la salud, o información y formación preventiva). Así, como consideración de carácter general sobre salud y prevención de riesgos laborales, el II Acuerdo General estipula para las empresas de transporte que: a) Realizarán la prevención de los riesgos laborales mediante la adopción de cuantas medidas resulten necesarias para la protección de la seguridad y salud de los trabajadores. b) En todo caso, los planteamientos, actuaciones y medidas que se pongan en ejecución en relación con esta materia irán dirigidas a la promoción de la mejora de las condiciones de trabajo para elevar el nivel de protección de la salud y seguridad de los trabajadores. c) Los trabajadores y sus representantes gozarán de los derechos de participación y consulta que les son reconocidos en el capítulo V de la LPRL. d) Cuando la modificación de las instalaciones, equipos de trabajo y, en general, de las condiciones de trabajo, suponga variación de riesgos de puestos de trabajo, procederá la actualización de la evaluación de riesgos de los mismos, poniéndolo en conocimiento de los trabajadores interesados y/o de sus representantes. e) En los términos establecidos en la normativa vigente, las empresas garantizarán a los trabajadores a su servicio la vigilancia periódica de su estado de salud en función de los riesgos inherentes al trabajo, vigilancia que sólo podrá llevarse a cabo cuando el trabajador preste su consentimiento, con las excepciones que, en su caso, pudiera acordar la Comisión Paritaria de este II Acuerdo general de conformidad con lo previsto en el art. 7.4 del mismo. Se prestará

derechos de los trabajadores y correlativos deberes del que disponen las empresas de transporte concernientes a la seguridad y salud laboral. A estos efectos, todos los trabajadores incluidos en el ámbito de aplicación de este Acuerdo general, tienen derecho a que la prestación de sus servicios en los diversos centros de trabajo y establecimientos de las empresas del sector se adapte a las medidas y normas que, con carácter obligatorio, establece la LPRL y los diversos Reglamentos que la desarrollan.

En consecuencia merced a la LPRL y al II Acuerdo –exclusivo para las empresas transportistas–, al empresario o empleador participante en el sector y en orden a la importancia y a los principios que debe tener toda acción preventiva, la LPRL en su artículo 15 establece las medidas que debe llevar a cabo que en las siguientes líneas se irán analizando. Éstas, atañen a evitar los riesgos; evaluar aquellos que no se hayan podido evitar; combatir los riesgos en su origen; adaptar el trabajo a la persona, en particular en lo que respecta a la concepción de los puestos de trabajo, así como a la elección de los equipos y los métodos de trabajo y de producción, con miras, en particular, a atenuar el trabajo monótono y repetitivo y a reducir los efectos del mismo en la salud; tener en cuenta la evolución de la técnica; sustituir lo peligroso por lo que entrañe poco o ningún peligro; planificar la prevención, buscando un conjunto coherente que integre en ella la técnica, la organización del trabajo, las condiciones de trabajo, las relaciones sociales y la influencia de los factores ambientales en el trabajo; adoptar medidas que antepongan la protección colectiva a la individual y, por último; dar las debidas instrucciones a los conductores profesionales y operarios de almacén.

Para la adopción de estas medidas preventivas, basta reseñar el papel que pueden llevar a cabo en las empresas los Delegados de Prevención<sup>430</sup> (art. 35,

---

especial atención a los reconocimientos específicos de la mujer, en caso de maternidad y de los trabajadores con la categoría profesional de conductor. Los resultados de la revisión médica serán comunicados a los trabajadores afectados. El acceso a la información médica de carácter personal se limitará al personal médico y a las autoridades sanitarias que lleven a cabo la vigilancia de la salud de los trabajadores, sin que pueda facilitarse al empresario o a otras personas sin consentimiento expreso del trabajador. No obstante lo anterior, el empresario y las personas u órganos con responsabilidades en materia de prevención serán informados de las conclusiones que se deriven de los reconocimientos efectuados en relación con la aptitud del trabajador para el desempeño del puesto de trabajo o con la necesidad de introducir o mejorar las medidas de protección y prevención, a fin de que puedan desarrollar correctamente sus funciones en materia preventiva. f) Cuando de la evaluación que se realice se revele la existencia de un riesgo para la seguridad y la salud o una posible repercusión sobre el embarazo o la lactancia de las trabajadoras, el empresario deberá adoptar las medidas contempladas en el art. 26 de la LPRL. g) Para la evaluación de los puestos de trabajo expuestos a riesgos especiales, se tendrán en cuenta los métodos o criterios recogidos en las Guías del INSHT. h) Los trabajadores tienen derecho a ser informados y a recibir la formación adecuada sobre los riesgos específicos que afecten a su puesto de trabajo o función y de las medidas de protección y prevención aplicables a dichos riesgos.

<sup>430</sup> Son los representantes de los trabajadores con funciones específicas en materia de prevención de riesgos en el trabajo. Serán designados por y entre los representantes del personal, en el ámbito de los órganos de representación previstos en las normas contenidas en el art. 34 de la LPRL. A tal respecto, el número de Delegados de Prevención designados, se establece en atención al tamaño de la plantilla de cada empresa, utilizando la siguiente escala: de 50 a 100 trabajadores: 2; de 101 a 500 trabajadores: 3; de 501 a 1.000 trabajadores: 4; de 1.001 a 2.000 trabajadores: 5; de 2.001 a 3.000 trabajadores: 6; de 3001 a 4.000 trabajadores: 7; y, de 4001 en adelante: 8. Asimismo, en las empresas de hasta 30 trabajadores el Delegado



LPRL) y miembros del Comité de Seguridad y Salud<sup>431</sup> (art. 38, LPRL). En un primer término, los Delegados de Prevención son los representantes de los trabajadores especializados en materia preventiva y, por su parte, los miembros del Comité de Seguridad y Salud forman parte de un órgano que representa a los trabajadores y a los empresarios ya que, en él actúan los delegados de prevención y en igual número el empresario y sus representantes<sup>432</sup>. Sin embargo, atendiendo particularmente al tamaño<sup>433</sup> de la empresa de transporte que impera en el sector: pequeñas y medianas empresas, estos recursos preventivos no suelen ser habituales en el sector, salvo las empresas de transporte que sean de gran tamaño que, por su negocio e infraestructura cuenten con los trabajadores mínimos que la norma impone para la designación de los mencionados representantes específicos en materia preventiva.

Para estas empresas de transporte que cuenten al menos con 50 trabajadores como también en su caso, para aquellos operadores o intermediarios y empresas cargadoras y descargadoras, ciertamente ambas figuras constituyen una ayuda inestimable al control de los riesgos laborales, puesto que

---

de Prevención será a su vez el Delegado de Personal, teniendo todas las competencias, obligaciones, facultades y garantías previstas en la LPRL y sus reglamentos; de 31 a 49 trabajadores el Delegado de Prevención será elegido por y entre los Delegados de Personal. En los centros de trabajo que carezcan de representantes de personal por no alcanzar la antigüedad para ser electores o elegibles, los trabajadores podrán elegir por mayoría a un trabajador que ejerza las competencias de Delegado de Prevención.

<sup>431</sup> Es el órgano paritario y colegiado de participación, destinado a la consulta regular y periódica de las actuaciones de la empresa en materia de prevención de riesgos. Se constituirá en todas aquellas empresas o centros de trabajo que cuenten con 50 o más trabajadores –cabe aclarar en este sentido el hecho de que en el supuesto de que las empresas no alcancen dicho número, las competencias atribuidas al Comité pasarán a ser ejercidas por el Delegado de Prevención–. Al tratarse de un órgano paritario, en cuanto a su estructura, se encuentra formado por una parte por los Delegados de Prevención y, por otra, por el empresario y/o sus representantes en número igual al de los Delegados. En líneas generales producto de las características propias de las empresas de transporte (pequeñas y medianas empresas) legalmente no se permite la constitución del mismo, sin embargo, en caso de ser así, también cabe la posibilidad de crearse un Comité Intercentros, con acuerdo de los trabajadores, en aquellas empresas que cuenten con varios centros de trabajo dotados de Comité de Seguridad y Salud.

<sup>432</sup> GARCÍA NINET, I. (dir.), MORENO CÁLIZ, S. (coord.), *Manual de Prevención de Riesgos Laborales (Seguridad, higiene y salud en el Trabajo)*, Editorial Atelier Libros Jurídicos, Barcelona, tercera edición (2012), pág. 213.

<sup>433</sup> La gran mayoría de las empresas de transporte son pequeñas y medianas empresas, por lo que legalmente no cabe encontrar la figura de Delegados de Prevención o miembros de los Comités de Empresa ya que para ello, las empresas deben contar con plantillas compuestas de al menos 50 trabajadores. Según datos del Instituto Nacional de Estadística (INE) a través de la Encuesta Anual de Servicios (CNAE-2009), del total de las empresas contenidas en el sector de actividad del transporte terrestre y por tubería (200.068) 129.006 tienen entre 2 y 4 trabajadores y sólo 253 empresas cuentan en sus plantillas con más de 99 trabajadores. Reiterando la importancia de estas pequeñas y medianas empresas en este sector, también incide el citado con anterioridad estudio realizado por el Instituto de Salud Carlos III –*Salud y Condiciones de Trabajo en el Transporte de Mercancías por Carretera*–. Escuela Nacional de Medicina del Trabajo. Getafe (Madrid), 2007–, en el que se confirma que «en el sector del transporte de mercancías por carretera predominan las empresas de menos de 49 trabajadores (73%). Los conductores de este tipo de empresas realizan principalmente trayectos de ámbito nacional mientras que en las empresas de mayor tamaño predominan los servicios de carácter internacional», págs. 181-183.

contribuyen al cumplimiento de las normas de seguridad de la empresa así como también sirven de puente durante el desarrollo de la política de prevención de riesgos entre la empresa y los trabajadores, de forma que las directrices preventivas establecidas no queden en vacío. Desde este enfoque, dado que la prevención de riesgos laborales afecta directamente a los trabajadores, la norma les permite ser consultados y participar –mediante opiniones y propuestas– junto con el empresario en todos aquellos asuntos relativos a su seguridad y salud. Así pues, el modo a través del cual la empresa enlazará con los trabajadores en cuestiones preventivas, serán mediante tales figuras, sin perjuicio de que la negociación colectiva pueda articular diferentes modos de participación de los trabajadores.

Sin entrar en más detalle en sus diferentes tareas, atendiendo a nuestro particular, básicamente podemos mencionar las funciones que, dentro de la esfera empresarial en la materia del transporte recogen los convenios colectivos, sin obviar la remisión que el II Acuerdo general para las empresas de transporte de mercancías por carretera realiza en torno a estas figuras [art. 57 c)]: «*Los trabajadores y sus representantes gozarán de los derechos de participación y consulta que les son reconocidos en el capítulo V de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales*». En vistas de los distintos convenios colectivos aplicables al sector, se observa cómo entre las competencias de los miembros del Comité de Seguridad y Salud se encuentran: previa formación específica y con los medios necesarios, la de conocer por parte de la empresa la composición de los productos químicos transportados o utilizados por los trabajadores<sup>434</sup>; o bien, la de conocer los problemas de salud y enfermedad relacionados con el alcoholismo y otras drogodependencias e incluirse dentro de su ámbito de competencias. En esta línea, dentro de la empresa, se debe establecer unos planes de prevención, asistencia y reinserción para estos trabajadores que padezcan estos problemas de drogodependencia<sup>435</sup>.

A su vez, según dispone el artículo 35.4 de la LPRL, se pueden crear órganos específicos creados en los convenios colectivos<sup>436</sup>. De este modo, aparece la Comisión Paritaria formada por la parte empresarial y social se crea para dilucidar las posibles dudas de interpretación de lo pactado en el Convenio y, entre sus funciones, se encuentran las de realizar un estudio de los problemas de salud laboral en el sector de transporte y sobre la aplicación de la LPRL al sector; organizar cursos formativos y revisiones médicas para los

---

<sup>434</sup> Convenio Colectivo de Trabajo núm. 1359. Visto el texto del Convenio Colectivo de Trabajo para el Sector de Transportes de Mercancías por Carretera y sus Anexos de la provincia de Castellón (Código Convenio 1200655), que ha sido suscrito con fecha 25 de mayo de 2009, por la representación de la Asociación Empresarial Castellonense de Transporte de Mercancías y por la representación de la Central Sindical UGT.

<sup>435</sup> Convenio Colectivo del sector del Transporte de Mercancías por Carretera de las Islas Baleares. Resolución de 17 agosto 2008. BO. Islas Baleares 17 septiembre 2008.

<sup>436</sup> En nuestro ámbito entre otros, el Convenio Colectivo del Sector de Transporte de Mercancías por Carretera de Cantabria. Resolución de 8 octubre 2009. BO. Cantabria 26 octubre 2009 y, el Convenio colectivo de trabajo extraestatutario de eficacia limitada para la actividad del Transporte de Mercancías por Carretera de la Comunidad Autónoma de La Rioja para los años 2008, 2009 y 2010. Resolución de 16 diciembre 2008. BO. La Rioja 24 diciembre 2008.

trabajadores<sup>437</sup>; realizar un análisis de las enfermedades con más incidencia que se originen por la actividad laboral; y la elaboración de unos planes de actuación en materia de salud laboral. Dentro de la Comisión Paritaria y siguiendo los que dispone el artículo 35.4 de la LPRL, se deberá designar la creación de un órgano específico con competencias propias de los Delegados de Prevención en el ámbito sectorial, a través de un estudio previo de un grupo de trabajo o comisión técnica.

Recapitulando, con la salvedad de los transportistas autónomos que actúan con su propio vehículo, en materia preventiva, el legislador nacional dispone para los trabajadores los derechos de información, consulta y participación, formación en materia preventiva, paralización de la actividad en caso de riesgo grave e inminente y vigilancia de su estado de salud; derechos que prácticamente ya venían recogidos en el artículo 19 de la LPRL (párrafos tercero, cuarto y quinto). Para acometer todos estos derechos que disfruta el trabajador, el empresario con arreglo al artículo 16 de la misma norma, debe implantar y aplicar en el seno de su empresa, un plan de prevención de riesgos laborales. Para llevarlo a cabo –tal y como se va analizar de modo pormenorizado a continuación–, el titular de la empresa, se apoyará en la evaluación de riesgos laborales y en la planificación de la actividad preventiva. Tras ello, una vez evaluados los riesgos laborales a los que se enfrentan los conductores o el personal de carga y descarga, deberá llevar a cabo la vigilancia de la salud de sus trabajadores.

Anticipando el próximo análisis, la realidad es que el empresario de la empresa de transporte atendiendo mayoritariamente a razones relativas a su tamaño y carencia de infraestructura necesaria, irremediamente acudirá a un servicio de prevención ajeno para poder cumplir con sus obligaciones preventivas. Esto, por lo que se refiere a las empresas de transporte en España, sin embargo, ello no es impedimento para que las empresas cargadoras o descargadoras (destinatarias) sí que cuenten con los medios y personal suficiente como para crear en el seno de las mismas un servicio de prevención propio.

## **2. PLANIFICACIÓN DE LA ACTIVIDAD PREVENTIVA.**

Como instrumento esencial para la gestión y aplicación del plan de prevención de riesgos en la empresa se encuentra la planificación de la actividad preventiva junto con la evaluación de riesgos laborales. La prevención de riesgos laborales, según recoge la LPRL (art. 16), debe integrarse en el sistema general de gestión de la empresa, tanto en el conjunto de sus actividades como en todos los niveles jerárquicos de ésta, a través de la implantación y aplicación del mencionado plan de prevención de riesgos laborales<sup>438</sup>.

---

<sup>437</sup> Convenio colectivo de trabajo del sector de transporte de mercancías por carretera de la provincia de Valencia. Código núm. 4600585. Boletín Oficial de la Provincia de Valencia, núm. 155, 2 julio 2010.

<sup>438</sup> El cual, debe incluir la estructura organizativa, las responsabilidades, las funciones, las prácticas, los procedimientos, los procesos y los recursos necesarios para realizar la acción de prevención de riesgos en la empresa, en los términos que reglamentariamente se establezcan.

Sobre este último plan de prevención, cabe precisar la modificación de la LPRL tras la publicación de la Ley 54/2003, de 12 de diciembre, la cual, reforma del marco normativo de la prevención de riesgos laborales (BOE 13 diciembre 2003). Puesto que tras esta modificación, el apartado segundo del mismo artículo 16, se permite realizar de forma simplificada el plan de prevención de riesgos laborales, la evaluación de riesgos y la planificación de la actividad de forma preventiva, exclusivamente para aquellas empresas en función del número de sus trabajadores –como es nuestro caso– y a la naturaleza y peligrosidad de las actividades realizadas, siempre que ello no suponga una reducción del nivel de protección de la seguridad y salud de los trabajadores y en los términos que reglamentariamente se determinen: Real Decreto 39/1997, de 17 de enero, del Reglamento de los Servicios de Prevención<sup>439</sup> y; en el sector de la construcción en concreto, por medio del RD 337/2010, de 19 de marzo<sup>440</sup>). De esta forma, al margen de la normativa específica para el sector de la construcción, a tenor del 2.4 del RSP *«Las empresas de hasta 50 trabajadores que no desarrollen actividades del anexo I podrán reflejar en un único documento el plan de prevención de riesgos laborales, la evaluación de riesgos y la planificación de la actividad preventiva, siendo este documento de extensión reducida y fácil comprensión, plenamente adaptado a la actividad y tamaño de la empresa y con las medidas operativas pertinentes para realizar la integración de la prevención en la actividad de la empresa»*.

Merece especial atención el mencionado anexo I puesto que entre otros trabajos o actividades, incluye: trabajos con exposición a radiaciones ionizantes (clase 7: radiactivos y, por tanto, mercancía peligrosa según el ADR) en zonas controladas según Real Decreto 53/1992, de 24 de enero, sobre protección sanitaria contra radiaciones ionizantes –derogado por el RD 738/2001, de 6 de julio. Reglamento sobre Protección Sanitaria contra Radiaciones Ionizantes. BOE 26 julio 2001–; trabajos con exposición a agentes tóxicos (clase 6.1 mercancía peligrosa según el ADR) y muy tóxicos, y en particular a agentes cancerígenos, mutagénicos o tóxicos<sup>441</sup> para la reproducción, de primera y segunda categoría, según Real Decreto 363/1995, de 10 enero, que aprueba el Reglamento sobre notificación de sustancias nuevas y clasificación, envasado y etiquetado de sustancias peligrosas (BOE 5 junio 1995), así como Real Decreto 1078/1993, de 2 de julio, sobre clasificación, envasado y etiquetado de preparados peligrosos, y las normas de desarrollo y adaptación al progreso de ambos –derogado por el RD 255/2003, de 28 de febrero (BOE 4 marzo 2003)–; o bien actividades de fabricación, manipulación y utilización de explosivos

<sup>439</sup> Conocido por las siglas RSP y publicado en el BOE del 31 de enero del año 1997.

<sup>440</sup> Que modifica el RD 39/1997, de 17-1-1997, que aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención; el RD 1109/2007, de 24-8-2007, que desarrolla la Ley 32/2006, de 18-10-2006, reguladora de la subcontratación en el sector de la construcción y el RD 1627/1997, de 24-10-1997, que establece disposiciones mínimas de seguridad y salud en obras de construcción. BOE 23 marzo 2010

<sup>441</sup> Éstos últimos se conocen como residuos tóxicos y peligrosos que si bien a efectos de su transporte puedan englobarse en alguna de las clases definidas por el ADR, debido a su especial regulación en nuestro país como sustancias o preparados peligrosos, los recipientes o envases que los contengan deben estar etiquetados de forma clara, legible e indeleble, al menos en la lengua oficial del estado. De tal modo que en este sentido, se encuentran por sus características las siguientes sustancias y preparados: tóxicos, carcinógenos, mutagénicos, irritantes, comburentes, inflamables, corrosivos, etc.

(clase 1 mercancía peligrosa según el ADR), incluidos los artículos pirotécnicos y otros objetos o instrumentos que contengan explosivos.

Así en atención a estas actividades contenidas en el anexo I del RSP, a todas luces puede observarse que las empresas del sector objeto de la presente investigación se encuentran incluidas en el listado precisamente por la peligrosidad que entraña el transporte y/o la manipulación de tales mercancías o sustancias y preparados peligrosos. Por consiguiente, en nuestro caso no tiene cabida la realización por el titular de la actividad de forma simplificada el plan de prevención de riesgos laborales, la evaluación de riesgos y la planificación de la actividad de forma preventiva.

De esta forma, el empleador del transporte de mercancías peligrosas o de aquellas actividades relacionadas con éste, debe gestionar y aplicar un plan de prevención de riesgos en el seno de su empresa para evitar y minimizar la aparición de riesgos laborales. Los instrumentos esenciales en los que se apoyará y, que podrá llevarlos a cabo por fases de forma programada, son la evaluación de riesgos laborales y la planificación de la actividad preventiva.

La planificación de la actividad preventiva trasladable al sector en atención a las prescripciones contenidas en la norma magna preventiva (art. 16, LPRL), giran en torno, a las siguientes medidas preventivas<sup>442</sup>: a) evaluar los riesgos; b) proporcionar al trabajador los equipos de trabajo y los medios de protección adecuados; c) formación, información, consulta y participación de los trabajadores; d) elaborar de un plan de emergencia; e) adoptar las medidas necesarias en caso de riesgo grave e inminente; vigilar periódicamente el estado de salud de los trabajadores; f) obligaciones de documentación; g) coordinar las actividades empresariales; h) proteger a los trabajadores especialmente sensibles a determinados riesgos; i) constituir sistemas de prevención ya sean propios o ajenos a la empresa y, por último; j) adoptar el mismo nivel de protección para los trabajadores temporales que para los fijos y garantizar la seguridad y salud de los trabajadores cedidos por ETT. Medidas preventivas que a lo largo de la presente investigación y de modo pormenorizado, se irán analizando en lo que afecta a la actividad específica del transporte de mercancías peligrosas por carretera.

Estas acciones no deben quedarse al inicio de la actividad, sino que el empresario a su vez, se encuentra en la obligación de desarrollar una acción permanente de seguimiento de la actividad preventiva con el fin de perfeccionar de manera continua las actividades de identificación, evaluación y control de los riesgos que no se hayan podido evitar. No debe olvidarse que por empresario a efectos de la LPRL nos estamos refiriendo a todo aquel que participa en la actividad y cuenta con trabajadores contratados y que actúan bajo sus directrices, no únicamente al titular de una autorización para desarrollar el transporte, sino también a los operadores o intermediarios del transporte, a los expedidores, a los destinatarios, a las agencias de transporte,

---

<sup>442</sup> El II Acuerdo General para las Empresas de Transporte de Mercancías por Carretera, en este mismo prisma señala en su art. 57 a) en torno a las empresas de transporte: « (...) realizarán la prevención de los riesgos laborales mediante la adopción de cuantas medidas resulten necesarias para la protección de la seguridad y salud de los trabajadores».

a los transitorios, a los almacenistas-distribuidores o bien, a las empresas cargadoras o descargadoras de mercancías peligrosas.

En el momento en que se conocen los posibles factores que puedan materializarse en el sentido de provocar accidentes o incidentes para el trabajador, se debe hacer frente a los riesgos y eliminarlos o reducirlos a través de dicha planificación de la actividad preventiva. Es en este momento, según el tamaño, instalaciones y medios de estas empresas cuando se gestiona la prevención de los riesgos. El plan de prevención de riesgos laborales como señala el artículo 16 de la LPRL debe incluir la estructura organizativa, las responsabilidades, las funciones, las prácticas, los procedimientos, los procesos y los recursos necesarios para realizar la acción de prevención de riesgos en la empresa, en los términos que reglamentariamente se establezcan. Mediante esta herramienta, se consigue integrar la prevención en la organización de la empresa (todo el conjunto de actividades y dentro de las mismas, los distintos niveles jerárquicos). De este modo, la organización de los recursos necesarios para el desarrollo de las actividades preventivas se puede realizar de distintas maneras merced a los artículos 30, 31 y 32 de la LPRL y reglamentariamente por medio del Reglamento de los Servicios de Prevención<sup>443</sup> : personalmente por el propio empresario; designando a trabajadores para que realicen esta actividad; o bien constituyendo un servicio de prevención propio dentro de la estructura empresarial o mancomunado, o contratando externamente a un servicio de prevención ajeno a la empresa en cuestión.

Para la planificación de la actividad preventiva se deben tomar referencias acerca de los medios humanos y materiales necesarios, los recursos económicos precisos para conseguir los objetivos preventivos, las medidas de emergencia, vigilancia de la salud, la información y formación de los trabajadores en materia preventiva, y llevar el seguimiento y control de la actividad. En este sentido, se tienen que realizar una serie de acciones con tal de aplicar las actividades preventivas: el establecimiento en todas las decisiones de la empresa (organizativas, técnicas, elección de vehículos) de la vertiente preventiva y, por tanto, tengan en cuenta las repercusiones que las mismas pueden tener para la salud y seguridad de los trabajadores; instruir a las personas con responsabilidad sobre la prevención de riesgos laborales; prever las medidas de vigilancia de la salud que se faciliten a los trabajadores; planificar las acciones en situaciones de emergencia; diseñar la formación y los canales de información para los trabajadores y sus representantes sobre la prevención de riesgos laborales; asegurarse que la maquinaria, equipos y útiles se encuentren en perfectas condiciones y no constituyan una fuente de peligro; llevar a cabo una documentación para conservar las actividades y medidas preventivas realizadas; asegurar la protección a las mujeres en situación de embarazo o parto reciente, a los jóvenes menores de 18 años y trabajadores especialmente sensibles a determinados riesgos; y consultar a los trabajadores y a sus representantes con 15 días al menos de antelación, la puesta en práctica de medidas que afecten a la salud y seguridad de los trabajadores y, en particular, sobre las siguientes:

---

<sup>443</sup> Aprobado por el RD 39/1997, de 17 de enero. En adelante, RSP. BOE 31 enero 1997.

- a. La planificación y organización del trabajo.
- b. La introducción de nuevas tecnologías.
- c. La organización de las actividades preventivas.
- d. La designación de los trabajadores encargados de la prevención y de las medidas de emergencia.
- e. Los procedimientos para suministrar información y permitir el acceso a la documentación.
- f. La organización de la formación.
- g. Determinar los puestos de trabajo sin riesgo para ser ocupados por trabajadoras embarazadas. Corresponde en tal caso, conocer la normativa que regula aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud en el trabajo de la trabajadora embarazada, que haya dado a luz o en período de lactancia, aprobado por el Real Decreto 298/2009, de 6 de marzo<sup>444</sup>.
- h. Determinar las excepciones al carácter voluntario de los reconocimientos médicos.
- i. Establecer canales para recibir las propuestas y sugerencias de los trabajadores y sus representantes.
- j. Facilitar a los representantes de los trabajadores los medios y el tiempo establecido para el ejercicio de sus funciones.

Sobre las medidas y acciones necesarias en términos de seguridad y salud, los convenios colectivos indican la obligación que tienen las empresas del sector a desarrollar tales medidas para conseguir la sustitución de las situaciones que sean peligrosas por las que entrañen poco o ningún peligro. Para ello, adoptarán todas aquellas que tengan a su alcance para conseguir que las condiciones de trabajo a las que se enfrenten los trabajadores representen el menor riesgo posible y no afecten negativamente a su salud. Las medidas en materia de seguridad y salud laboral tanto de empresas y trabajadores en definitiva, repercutirán en una mejor calidad y salud de vida.

Fruto de la importancia de ejecutar de una manera eficaz en la empresa el plan de prevención de riesgos laborales, es la existencia del certificado *OHSAS 18001*<sup>445</sup> con el fin de premiar el buen hacer en materia preventiva.

---

<sup>444</sup> Por el que se modifica el citado RSP, en relación con la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y salud en el trabajo de la trabajadora embarazada, que haya dado a luz o en período de lactancia. BOE 7 marzo 2009.

<sup>445</sup> El sello de seguridad y salud laboral *OHSAS 18001* (*Occupational Health and Safety Assessment Series*) es la especificación de evaluación reconocida internacionalmente para sistemas de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo; establece los requisitos que debe cumplir un sistema gestión de seguridad y salud en el trabajo para que las organizaciones puedan optimizar el rendimiento de su sistema, así como controlar eficazmente los riesgos asociados con sus actividades. Por medio de este certificado se acredita la eficacia de las medidas puestas en marcha para la salud y la seguridad laboral de los trabajadores. En concreto, se trata de un sello de calidad procedente del *British Standards Institute*, aplicable a

El titular debe realizarse una acción de seguimiento de la actividad preventiva, es decir, de las medidas adoptadas para la evitación de los riesgos laborales, para evitar que se queden en papel mojado y que sean continuas con el objeto de mejoren las actividades de identificación, evaluación y control de los riesgos. En este mismo sentido, las empresas de transporte de mercancías peligrosas y las cargadoras o descargadoras de éstas, deben estar adecuadamente informadas y actualizadas en todo lo relacionado con el transporte y las operaciones de carga y descarga y la normativa reglamentaria específica, por mor de las novedades que suelen aparecer en el sector como por ejemplo, las que atañen a la clasificación y etiquetado de las mercancías peligrosas<sup>446</sup>.

En suma, una vez establecidos los condicionantes básicos en torno al contenido del plan de prevención de riesgos laborales y su ámbito de aplicación de esta normativa y sus reglamentos de desarrollo –prácticamente en su totalidad a favor de los trabajadores asalariados de estas empresas del sector– que aminoran la protección de la seguridad y salud del autónomo, a efectos de establecer las obligaciones y responsabilidades que se derivan del cumplimiento del conjunto de las disposiciones contenidas en la LPRL, queda claro que mediante la imposición de las sanciones previstas a estos efectos al titular de la actividad se refuerza la seguridad y salud de los trabajadores por cuenta ajena y no a los trabajadores por cuenta propio, salvo eso sí, lo previsto en la LISOS atinente a las infracciones relativas al artículo 24 de la LPRL (coordinación de actividades empresariales).

---

cualquier organización con independencia de su sector, tamaño, producto o servicio, que pese a su obtención sea voluntaria, en cierto modo sitúa a las empresas que deciden implantarla en una auténtica posición de ventaja con respecto de sus competidores. En términos generales, la norma OHSAS es una norma reconocida a nivel mundial y es el mejor vehículo para gestionar toda la prevención de riesgos de una empresa, al gestionarse como un sistema se consiguen varios objetivos, entre ellos un más fácil cumplimiento de la ley, ya que organiza todos los requisitos y sus correspondientes registros. En otras palabras, la implantación de un sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo contribuye a la mejora de las condiciones y factores que pueden afectar al bienestar de toda persona que se encuentre en el entorno físico de una empresa.

<sup>446</sup> La Unión Europea (Bruselas) a fecha 13 de febrero de 2012 publicó el primer catálogo de clasificación y etiquetado, el cual identifica 100.000 sustancias peligrosas. El mismo contiene la clasificación de todas las sustancias químicas que se utilizan en la UE y permite identificar las que son potencialmente peligrosas y pueden ser perjudiciales para la salud y el medio ambiente. El objetivo que se persigue es el de facilitar a las pequeñas empresas en particular, al acceso a la información necesaria sobre la peligrosidad de una sustancia determinada, además de simplificar la labor de clasificación y etiquetado de las sustancias y mezclas y permitir la sustitución de las sustancias peligrosas por otras menos nocivas cuando sea posible. Esta premisa va en perfecta sintonía con el art. 15 f) de la LPRL que indica como uno de los principios de la acción preventiva: «*sustituir lo peligroso por lo que entrañe poco o ningún peligro*». A su vez, con este catálogo «*umentará la transparencia y mejorará la seguridad de todos los que manipulan productos químicos. Permitirá a la industria seleccionar productos químicos menos peligrosos y, en última instancia, hará posible que usuarios intermedios y consumidores puedan elegir productos menos nocivos para la salud y el medio ambiente*» (Janez Potočnik, Comisario de Medio Ambiente). Frecuentemente en el sector existe desinformación en torno a las mercancías consideradas como peligrosas, así gracias al catálogo se permitirá mejorar ese déficit y aclarar la toxicidad de las mercancías a utilizar en la empresa de transporte.



A estos efectos, la LPRL establece las obligaciones generales en materia de seguridad y salud laboral. Por un lado y como máximo responsable de estas tareas, al empleador le incumbe la obligación de garantizar la seguridad y salud de los trabajadores a su servicio «*en todos los aspectos relacionados con su trabajo*», con las especialidades que luego se recogen, entre otras: en materia de evaluación de riesgos (art. 16); información, consulta y participación (art.18), formación (art. 19); actuación en casos de emergencia (art. 20) y de riesgo grave e inminente (art. 21); vigilancia de la salud (art. 22) o; constitución de una organización o servicios de prevención (art. 30). Pese a que recaen prácticamente en el empresario estas obligaciones, los trabajadores merced al artículo 29, de modo correlativo, deben velar por su propia seguridad y cooperar con su empresario en todo lo relacionado con la materia preventiva. En caso contrario, aquellos actos en los que trabajadores por cuenta ajena incumplan u omitan sus obligaciones preventivas impuestas por la normativa, pueden ser sancionados según el artículo 58.1 del ET: «*los trabajadores podrán ser sancionados por la dirección de las empresas en virtud de incumplimientos laborales, de acuerdo con la graduación de faltas y sanciones que se establezcan en las disposiciones legales o en el convenio colectivo que sea aplicable*». Dadas las características propias de su actividad, en ocasiones, resulta difícil para el conductor su tarea preventiva. En efecto, conviene precisar, a tenor de la Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo, el hecho de que los conductores profesionales se encuentran ante muchas dificultades para gestionar los riesgos en materia de seguridad y salud en el trabajo, debido a que trabajan solos, lejos de su centro de trabajo, además de tener que enfrentarse a los peligros del tráfico, aparte de a muchos otros riesgos difíciles de controlar tal y como se analizará detenidamente.

En definitiva, con la salvedades señaladas, los trabajadores autónomos siguen siendo los grandes olvidados en la normativa de la prevención de riesgos laborales, por lo que en el ejercicio de su actividad en el transporte de mercancías peligrosas por carretera se encuentran desamparados y no cuentan con una norma específica que les proporcione suficientes garantías de seguridad y de prevención en su trabajo; no hay duda al afirmar que es un trabajador como cualquier otro expuesto y que también debe intervenir para obligar a que se procure una protección mínima suficiente que evite que sufra accidentes o enfermedades de índole profesional<sup>447</sup>.

<sup>447</sup> De esta forma, como es el caso de la actividad que nos ocupa, los TRADE han de incorporar obligatoriamente dentro del ámbito de la acción protectora de la Seguridad Social, la cobertura de la incapacidad temporal y de los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales de la Seguridad Social. En este orden de cosas, por accidentes de trabajo incluidos a efectos de esta cobertura se entiende « (...) *toda lesión corporal del trabajador autónomo económicamente dependiente que sufra con ocasión o por consecuencia de la actividad profesional, considerándose también accidente de trabajo el que sufra el trabajador al ir o volver del lugar de la prestación de la actividad (accidentes «in itinere»), o por causa o consecuencia de la misma. Salvo prueba en contrario, se presumirá que el accidente no tiene relación con el trabajo cuando haya ocurrido fuera del desarrollo de la actividad profesional de que se trate*». De esta forma, al contrario que en términos preventivos, el legislador es coherente en vistas al régimen público de Seguridad Social al intentar converger la acción protectora de los transportistas autónomos económicamente dependientes con la de los trabajadores por cuenta ajena. Sin embargo, no acontece así respecto de los trabajadores autónomos cuya definición de accidente de trabajo continúa siendo más restringida, con exclusión del accidente «*in itinere*». Sobre el particular, vid. BALLESTER PASTOR, I. (coord.)

Habida cuenta de la inherente peligrosidad de la actividad por la exposición de los conductores y de los restantes sujetos participantes en la actividad a los agentes químicos peligrosos<sup>448</sup> durante su trabajo, al conjunto de prescripciones contenidas en la LPRL han de sumárseles las dispuestas en el Real Decreto 374/2001, de 6 de abril<sup>449</sup> para la protección de la seguridad y salud de los trabajadores contra los riesgos relacionados con los agentes químicos durante el trabajo. Este Real Decreto regula las medidas a adoptar en el seno de la empresa<sup>450</sup> en la que se encuentren presentes agentes químicos peligrosos con el objetivo de proteger la seguridad y salud de los trabajadores; tanto de los conductores como del personal responsable de las operaciones de carga y descarga en los establecimientos habilitados para las mismas. En este mismo orden, ha de tenerse en cuenta nuevamente el precepto regulado en el artículo 4.3 del ROTT tras el Real Decreto 1225/2006, de 27 de octubre, en el que como aspecto más significativo, equipara la aplicación de los conductores autónomos en la normativa de seguridad y salud en el trabajo y de prevención de riesgos laborales relativa a estas operaciones de carga, estiba, desestiba y descarga con la de aquellos conductores profesionales por cuenta ajena de vehículos para cuya conducción se preciso permiso de la clase «C+E».

Con esta aclaración, el Real Decreto 374/2001 distingue un doble régimen jurídico, según se supere o no el valores límites ambientales que se establecen en su anexo I, previendo en el primer caso medidas específicas. Así, en primer lugar, cuando la presencia de los agentes químicos en el puesto de trabajo no superen dichos valores y sólo conlleven un riesgo leve para la seguridad y salud no será obligatoria la aplicación de las medidas preventivas, siendo suficiente para reducir dicho riesgo, la aplicación de los principios de prevención contenidos en el artículo 4 de la presente norma; contenido que versa sobre las siguientes medidas: a) la concepción y organización de los

---

en VV.AA., GARCÍA NINET, I (dir.), *“Comentarios a la Ley del Estatuto del Trabajo Autónomo”*, Bilbao, CISS-Wolters Kluwer, 2007, pág. 497. Así como VICENTE PALACIO, A., *“Los trabajadores por cuenta propia de otros Regímenes especiales”*, Documentación Laboral, núm. 69, 2003, págs. 136 y ss.

Sin embargo, si se les aplica a los trabajadores autónomos en atención a la naturaleza tóxica, peligrosa o penosa de la actividad ejercida, el derecho a la pensión de jubilación anticipada de estos trabajadores autónomos en los mismos supuestos y colectivos para los que esté establecido dicho derecho respecto de los trabajadores por cuenta ajena.

<sup>448</sup> Vinculado con estos agentes químicos, expresamente el RD 374/2001, de 6 de abril para la protección de la seguridad y salud de los trabajadores contra los riesgos relacionados con los agentes químicos durante el trabajo, realiza una excepción de a través de su art. 8, con objeto de evitar la exposición de los trabajadores a los riesgos para la salud derivados de determinados agentes químicos y determinadas actividades con agentes químicos, prohíbe la producción, fabricación o utilización durante el trabajo de los agentes químicos y de las actividades con agentes químicos que se indican en el anexo III de este Real Decreto (agentes químicos como: 2-naftilamina y sus sales; 4aminodifenilo y sus sales; Bencidina y sus sales y; 4-nitrodifenilo). Esta prohibición no será aplicable si el agente químico está presente en otro agente químico o como componente de desecho, siempre que su concentración específica en el mismo sea inferior al límite establecido en dicho anexo.

<sup>449</sup> Publicado en el BOE 1 mayo 2001.

<sup>450</sup> Sobre todo aquella destinada a la carga o a la descarga de mercancías peligrosas aunque también cabe la posibilidad de que sea la misma empresa transportista la que, como propietaria de las mercancías peligrosas pueda también realizar la carga de las mismas e incluso, añadiendo el matiz relativo al expedidor el cual, puede mandarse a sí mismo mercancías peligrosas y contratar para el transporte a una empresa transportista, siendo el expedidor en este caso particular, el mismo destinatario de las mismas.

sistemas de trabajo en el lugar de trabajo; b) la selección e instalación de los equipos de trabajo; c) el establecimiento de los procedimientos adecuados para el uso y mantenimiento de los equipos utilizados para trabajar con agentes químicos peligrosos, así como para la realización de cualquier actividad con agentes químicos peligrosos, o con residuos que los contengan, incluidas la manipulación, el almacenamiento y el traslado de los mismos en el lugar de trabajo; d) La adopción de medidas higiénicas adecuadas, tanto personales como de orden y limpieza; e) la reducción de las cantidades de agentes químicos peligrosos presentes en el lugar de trabajo al mínimo necesario para el tipo de trabajo de que se trate; f) la reducción al mínimo del número de trabajadores expuestos o que puedan estarlo, y por último; g) la reducción al mínimo de la duración e intensidad de las exposiciones.

Cuando estas empresas que transporten o manejen mercancías peligrosas sobrepasen los valores límites ambientales<sup>451</sup>, sus titulares, a través de la evaluación de riesgos, determinarán si existen o no agentes nocivos para la seguridad y salud de sus trabajadores (art. 3, RD 374/2001). De ser así, deberán evaluar los riesgos a los que se encuentren expuestos los cargadores y descargadores y los conductores profesionales (por cuenta ajena o autónomos) que puedan verse inmersos en estas mismas tareas, teniendo en cuenta las propiedades peligrosas de las sustancias que se manejan y cualquier otra información necesaria para la evaluación de los riesgos, que deba facilitar el proveedor, o que pueda recabarse de éste o de cualquier otra fuente de información de fácil acceso. Esta información debe incluir la ficha de datos de seguridad y, cuando proceda, la evaluación de los riesgos para los usuarios contemplada en la normativa sobre comercialización de agentes químicos peligrosos<sup>452</sup>.

Asimismo, en los lugares de trabajo en los que exista un riesgo real de producirse incendios o explosiones<sup>453</sup>, es decir, tanto en el vehículo llevado por

<sup>451</sup> Recogidos en su anexo I, si bien, la norma concreta que en ausencia de los establecidos en el mismo, se aplicarán los valores límite ambientales publicados por el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo en el «*Documento sobre límites de exposición profesional para agentes químicos en España*», cuya aplicación sea recomendada por la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo, salvo si puede demostrarse que se utilizan y respetan unos criterios o límites alternativos, cuya aplicación resulte suficiente, en el caso concreto de que se trate, para proteger la salud y seguridad de los trabajadores.

<sup>452</sup> Según señala la Ficha de Divulgación Informativa –en su resumen normativo– publicada por el INSHT: «*Comercialización de productos químicos peligrosos: Disposiciones específicas para plaguicidas*», pág. 1: «*La comercialización de productos químicos peligrosos está sujeta a una serie de exigencias que permiten conocer su peligrosidad y condiciones de manipulación, con el objeto de proteger la salud de los usuarios y el medio ambiente. Ello está reglamentado a nivel general mediante los Reales Decretos 363/1995 y 1078/1993 (derogado éste último por el RD 255/2003, de 28 de febrero) relativos a la clasificación, envasado y etiquetado de sustancias y preparados peligrosos, respectivamente*».

<sup>453</sup> De interés respecto a la prevención de las explosiones que se pueden desencadenar durante el transporte por carretera o durante la carga y descarga de las mercancías peligrosas en los locales habilitados para ello, se deben tomar las medidas que se incluyen en el RD 400/1996, de 1 de marzo por el que se dicta las disposiciones de aplicación de la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo 94/9/CE, relativa a los aparatos y sistemas de protección para uso en atmósferas potencialmente explosivas (BOE 8 abril 1996). Estos aparatos y sistemas de protección para uso en una atmósfera potencialmente explosiva (que se pueden encontrar en el vehículo y en las instalaciones) minimizarán las graves consecuencias. Se

el conductor como en las instalaciones donde se realicen las operaciones de almacenamiento, manipulación y transporte de las mercancías peligrosas, se deben adoptar todas aquellas medidas técnicas y organizativas tendentes a la evitación de estos sucesos o, en su caso, a la minimización de sus consecuencias debido al carácter inflamable o inestabilidad química de los productos peligrosos. Haciéndose necesario que el titular de la instalación proporcione a los trabajadores los equipos de trabajo necesarios (gafas protectoras, por ejemplo) para evitar o reducir los posibles impactos de explosiones. En particular, el empresario adoptará, por orden de prioridad, medidas para (art. 5.3, RD 374/2001, de 6 de abril):

- a. Impedir la presencia en el lugar de trabajo de concentraciones peligrosas de sustancias inflamables o de cantidades peligrosas de sustancias químicamente inestables o incompatibles con otras también presentes en el lugar de trabajo cuando la naturaleza del trabajo lo permita.
- b. Cuando la naturaleza del trabajo no permita la adopción de la medida prevista en el apartado anterior, evitar las fuentes de ignición que pudieran producir incendios o explosiones o condiciones adversas que pudieran activar la descomposición de sustancias químicamente inestables o mezclas de sustancias químicamente incompatibles.
- c. Paliar los efectos nocivos para la salud y la seguridad de los trabajadores originados en caso de incendio, explosión u otra reacción exotérmica peligrosa.

En todo caso, como se analizará de manera pormenorizada, los equipos de trabajo y los sistemas de protección empleados deben cumplir con los requisitos de seguridad y salud establecidos por la normativa que regule su concepción, fabricación y suministro. Los fabricantes y suministradores de los equipos de protección se asegurarán que no constituyan una fuente de peligro para el trabajador, siempre que sean instalados y utilizados en las condiciones, forma y para los fines recomendados por ellos. Según indica el artículo 41 de la LPRL, a tal efecto, deberán *«suministrar la información que indique el tipo de riesgo al que van dirigidos, el nivel de protección frente al mismo y la forma correcta de su uso y mantenimiento»*.

Ligado a estas disposiciones concernientes a los equipos de trabajo, lugares de trabajo y agentes y sustancias químicas presentes en los mismos, previamente al origen de la LPRL, merece especial atención el Convenio número 155 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) de 22 de junio de 1981, ratificado

---

entienden por aparatos *«las máquinas, los materiales, los dispositivos fijos o móviles, los órganos de control y la instrumentación, los sistemas de detección y prevención que, solos o combinados, se destinan a la producción, transporte, almacenamiento, medición, regulación, conversión de energía y transformación de materiales y que, por las fuentes potenciales de ignición que los caracterizan, pueden desencadenar una explosión»*. Mientras que los sistemas de protección resultan ser aquellos dispositivos *«cuya función es la de detener inmediatamente las explosiones incipientes y/o limitar la zona afectada por una explosión, y que se comercializan por separado como sistemas con funciones autónomas»*. La utilización de estos equipos de protección individual y colectiva van encaminados a suprimir las explosiones y a aliviar los efectos frente a sobrepresiones.

por España por Instrumento de 26 de julio 1985<sup>454</sup>, sobre seguridad y salud de los trabajadores y medio ambiente de trabajo. En efecto, para la elaboración de la LPRL se tuvo en cuenta el compromiso contraído por el legislador con la OIT desde que ratificará el presente convenio de modo que su contenido sirvió para enriquecer el contenido del texto legal normativo. En concreto, el Convenio 155 impone al empresario exigencias en torno a los lugares de trabajo, agentes y sustancias químicas, físicas y biológicas y equipos de protección personal. Así, concretamente en su artículo 16, el Convenio 155 de la OIT exige al empleador que, en la medida en que sea razonable y factible, garanticen que los lugares de trabajo, la maquinaria, el equipo y las operaciones y procesos que estén bajo su control son seguros y no entrañan riesgo alguno para la seguridad y la salud de los trabajadores. Además, a nuestro interés, también exige a los empleadores que garanticen que los agentes y sustancias químicas, físicas y biológicas presentes en el lugar de trabajo no entrañan riesgos para la salud cuando se toman medidas de protección adecuadas. A este respecto, dado que el tipo de carga no se puede sustituir por ser la actividad propia de la empresa de transporte, cargadora o descargadora en cada caso, los empresarios de estos centros deben suministrar ropas<sup>455</sup> y equipos de protección apropiados a fin de prevenir, en la medida en que sea razonable y factible, los riesgos de accidentes o de efectos perjudiciales para la salud.

Seguidamente y, enfocando la próxima estructura analítica, para la aplicación del plan de prevención de riesgos laborales, se va realizar un recorrido por el conjunto de obligaciones y deberes que la LPRL impone al empresario en términos preventivos –constitución de servicios de prevención (arts. 30-32 bis); información, consulta y participación (art.18), formación (art. 19); equipos de trabajo y medios de protección (art. 17); actuación en casos de emergencia (art. 20) y de riesgo grave e inminente (art. 21)– para tras ello, en vistas a la evaluación de riesgos (art. 16) de los puestos de trabajo de los conductores profesionales y de los operarios de almacén encargados de realizar las operaciones relativas a la carga y descarga de mercancías peligrosas, señalar la obligación concerniente a la vigilancia de la salud (art. 22) y los obligatorios reconocimientos médicos habida cuenta de la peligrosidad de la actividad para estos trabajadores del sector.

### **3. MODALIDADES PREVENTIVAS. ORGANIZACIÓN DE LOS RECURSOS PREVENTIVOS EN LAS EMPRESAS DEL SECTOR.**

Con carácter previo a la aplicación de las medidas preventivas, el empresario para cumplir con el contenido del deber de prevención de riesgos laborales, dependiendo de cada caso, designará a uno o varios trabajadores para ocuparse de dicha actividad, constituirá un servicio de prevención o concertará

---

<sup>454</sup> BOE 11 noviembre 1985

<sup>455</sup> En torno a la ropa de trabajo, por ejemplo el Convenio Colectivo del sector de transporte de mercancías de Ceuta. Acuerdo de 29 diciembre 2009 recoge lo siguiente: «Al personal que realice funciones de conductor/a y mozos/as, se les facilitará dos monos al año, siempre que acrediten su utilización, así como un anorak cada dos años y el resto del material que obligue en su caso el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, Mutua de Accidentes de Trabajo o Servicio de Prevención ajeno a la empresa. Toda esta ropa –a modo identificativo– irá impresa con el anagrama de la empresa».

dicho servicio con una entidad especializada ajena a la empresa [arts. 30-32 bis, LPRL y arts. 10-22 bis, Reglamento de los Servicios de Prevención (RSP)].

El cometido fundamental de un servicio de prevención de una empresa cuya actividad consista en el transporte por carretera de mercancías peligrosas o en la carga o descarga de las mismas, es el control adecuado de los riesgos de la actividad, diseñando las medidas preventivas que los eliminen o cuanto menos los minimicen. Viene definido en el artículo 31 de la LPRL como «*el conjunto de medios humanos y materiales necesarios para realizar las actividades preventivas a fin de garantizar la adecuada protección de la seguridad y la salud de los trabajadores, asesorando y asistiendo para ello al empresario, a los trabajadores y a sus representantes y a los órganos de representación especializados*». De forma genérica, las medidas preventivas se relacionan con una formación e información de los trabajadores, control sindical sólido, cumplimiento estricto de las normas por el empresario, adecuación de los horarios, promoción de hábitos saludables, diseño adecuado del puesto de trabajo y vigilancia médica de la salud de los conductores profesionales y de los responsables de acometer la carga y descarga de tales mercancías. En concreto, la evaluación se efectuara dependiendo de la manera en que se organicen los recursos preventivos en la empresa, de forma que, según el tamaño y medios, pueden realizar la evaluación si cuentan con la capacidad necesaria:

- a. El propio empresario.
- b. El trabajador o los trabajadores designados por el empresario.
- c. El servicio de prevención propio, incluido si es mancomunado.
- d. El servicio de prevención ajeno.

En este sentido, según el Real Decreto 39/1997, de 17 de enero –modificado por el RD 337/2010, de 19 de marzo<sup>456</sup>– por el que se aprueba el RSP, quienes lleven a cabo evaluaciones elementales deben contar con una formación que se considera básica; mientras que aquellas que requieran de una mayor entidad se necesitarán profesionales con formación de nivel intermedio; y las que sean más complejas, disponer de una formación de nivel superior. Las medidas preventivas que pueden utilizarse para eliminar o controlar los problemas detectados en la evaluación, tal y como veremos, giran sobre todo en torno a la formación, una adecuación de los horarios, un diseño adecuado de los puestos de trabajo, y una promoción de hábitos saludables.

Todas estas actividades dependen de los recursos y medios organizativos de los que disponga el empresario. Para ello, puede optar para el desarrollo de las actividades preventivas, por alguna de las modalidades de recursos preventivos que regula el RSP (art. 10):

---

<sup>456</sup> BOE 23 marzo 2010.

- a. Asumiendo personalmente tal actividad.
- b. Designando a uno o varios trabajadores para llevarla a cabo.
- c. Constituyendo un servicio de prevención propio<sup>457</sup> por medio de las instalaciones y medios humanos y materiales necesarios.
- d. Recurriendo a un servicio de prevención ajeno<sup>458</sup>.
- e. También los servicios de prevención mancomunados entre aquellas empresas que desarrollen simultáneamente actividades en un mismo centro de trabajo, edificio o centro comercial, siempre que quede garantizada la operatividad y eficacia del servicio en los términos previstos en el apartado 3 del artículo 15 de esta disposición. Por medio de la modificación del Reglamento llevada a cabo por el Real Decreto 337/2010, éste los racionaliza y les exige eficacia.
- f. Y por último, la figura de las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social, como una subespecie de servicio de prevención ajeno.

En cualquier caso, todos ellos tendrán un carácter interdisciplinario, entendiéndose como tal la conjunción coordinada de dos o más disciplinas técnicas o científicas en materia de prevención de riesgos laborales. De igual forma, indistintamente de la opción escogida, en el momento en que se constituya o se contrate un servicio de prevención, la empresa debe contar con la participación efectiva del Comité de Seguridad y Salud o, en su caso, de los Delegados de Prevención<sup>459</sup>. No obstante, como es sabido, por el tamaño característico de la empresa transportista en nuestro país (PYME y microempresa), la participación de los miembros del Comité y de los Delegados de Prevención no tendrá cabida por la exigencia para su constitución de un número mínimo de 50 trabajadores en la empresa en cuestión.

En primer lugar, conforme a la LPRL –en su art. 30.5–, en las empresas de hasta diez trabajadores, el empresario podrá asumir personalmente el cumplimiento de su deber de prevención de riesgos profesionales, siempre que desarrolle de forma habitual su actividad en el centro de trabajo y tenga la capacidad necesaria, en función de los riesgos a que estén expuestos los trabajadores y la peligrosidad de las actividades, con el alcance que se determine en las disposiciones a que se refiere el artículo 6.1.e)<sup>460</sup> de la misma Ley.

---

<sup>457</sup> Conjunto de medios humanos y materiales de la empresa necesarios para la realización de las actividades de prevención a fin de garantizar la adecuada protección de la seguridad y la salud de los trabajadores, asesorando y asistiendo para ello al empresario, a los trabajadores y a sus representantes y a los órganos de representación especializados.

<sup>458</sup> El prestado por una entidad especializada que concierte con la empresa la realización de actividades de prevención, el asesoramiento y apoyo que precise en función de los tipos de riesgos o ambas actuaciones conjuntamente.

<sup>459</sup> Convenio Colectivo de trabajo de Transporte de mercancías por carretera de la provincia de Cáceres. Código convenio: 1000425 Publicación: DOE 16 - 26/01/2009.

<sup>460</sup> Es decir, el Gobierno a través de las normas reglamentarias y previa consulta a las organizaciones sindicales y empresariales más representativas, regulará entre otras materias la referida a las modalidades de organización, funcionamiento y control de los servicios de

Así, el empresario puede desarrollar personalmente la actividad de prevención, aunque no en su plenitud ya que, las actividades relativas a la vigilancia de la salud de los trabajadores, así como aquellas otras actividades preventivas no asumidas personalmente por el empresario, se encuentran exceptuadas y por tanto, deberán cubrirse mediante el recurso a alguna de las restantes modalidades de organización preventiva previstas en el RSP.

Por tanto, el empresario transportista puede obtener este papel tan crucial para la prevención de riesgos laborales de sus trabajadores, siempre y cuando concurren las siguientes circunstancias, es decir, que se trate de una empresa de hasta diez trabajadores<sup>461</sup>; que las actividades desarrolladas en la empresa no estén incluidas en el anexo I<sup>462</sup>; que desarrolle de forma habitual su actividad profesional en el centro de trabajo y, por último; tenga la capacidad correspondiente a las funciones preventivas que va a desarrollar –de acuerdo con lo establecido en el capítulo VI (funciones nivel básico, intermedio o superior)–. Sin embargo, de la misma forma que anteriormente se ha explicado la imposibilidad de realizar de forma simplificada el documento del plan de prevención merced al Real Decreto 337/2010, también por el tamaño de las empresas de transporte habituales en España, ciertamente, al margen de que el empresario transportista no dispone de los recursos técnicos, humanos y materiales necesarios para llevar a cabo todo el conjunto de las actividades preventivas, puesto que son demasiado específicas como para existir en la actividad de una empresa pequeña o mediana, es una opción legalmente imposible puesto que las actividades incluidas en el anexo I entran de lleno en el ámbito del concepto de mercancías peligrosas y, por tanto, tanto el empresario transportista como el titular de la empresa cargadora o descargadora no pueden asumir personalmente esta actividad.

---

prevención, considerando las peculiaridades de las pequeñas empresas con el fin de evitar obstáculos innecesarios para su creación y desarrollo, así como capacidades y aptitudes que deban reunir los mencionados servicios y los trabajadores designados para desarrollar la acción preventiva.

<sup>461</sup> Para este cómputo de hasta diez trabajadores –las empresas del sector que tienen entre uno y cinco trabajadores básicamente (contratados por autónomos) son las que más abundan en el transporte de mercancías por carretera–, los trabajadores autónomos no computan para hacer efectiva esta necesidad para que el empresario pueda personalmente, asumir la gestión preventiva, puesto que no quedan incluidos en el ámbito de relaciones laborales reguladas por el ET, como tampoco computan como trabajadores de la empresa a efectos de la aplicación del art. 35 (Delegados de Prevención) de la LPRL. En definitiva, los autónomos que trabajen en el mismo centro de trabajo que otros por cuenta ajena, por sus circunstancias especiales, no pueden asumir labores de prevención por delegación del empresario ni computar a efectos del cálculo de los diez trabajadores mencionado.

<sup>462</sup> Estas actividades se relacionan a las siguientes: a) trabajos con exposición a radiaciones ionizantes en zonas controladas según el RD 53/1992, de 24 de enero, sobre protección sanitaria contra radiaciones ionizantes; b) trabajos con exposición a agentes tóxicos y muy tóxicos, y en particular a agentes cancerígenos, mutagénicos o tóxicos para la reproducción; c) actividades en que intervienen productos químicos de alto riesgo; d) trabajos con exposición a agentes biológicos; e) actividades de fabricación, manipulación y utilización de explosivos; f) trabajos propios de minería a cielo abierto y de interior; g) actividades en inmersión bajo el agua; h) actividades en obras de construcción, excavación, movimientos de tierras y túneles, con riesgo de caída de altura o sepultamiento; i) actividades en la industria siderúrgica y en la construcción naval; j) producción de gases comprimidos, licuados o disueltos o utilización significativa de los mismos; k) trabajos que produzcan concentraciones elevadas de polvo silíceo y, por último; l) trabajos con riesgos eléctricos en alta tensión.



Otra modalidad por la que puede optar el empresario consiste en designar a uno o varios de sus trabajadores<sup>463</sup> (art. 12, RSP) para que realicen las funciones preventivas de la empresa. No obstante, las actividades preventivas para cuya realización no resulte suficiente la designación de uno o varios trabajadores deberán ser desarrolladas a través de uno o más servicios de prevención propios o ajenos. Esta modalidad la puede ejercer el empresario siempre y cuando no haya asumido personalmente la actividad preventiva, no haya recurrido a un servicio de prevención propio o bien, no haya recurrido a un servicio de prevención ajeno. Al contrario que el supuesto de la asunción por el empresario de la actividad preventiva en la que se incluye una previsión normativa que excluye a las actividades de las empresas que transportan y/o manipulan mercancías peligrosas (merced al listado de actividades del anexo I, del RSP), esta modalidad preventiva puede ser utilizada por el empresario usuario de la actividad siempre que los trabajadores a los que designe para este cometido tengan la capacidad correspondiente a las funciones a desempeñar según el Capítulo VI de la presente norma. No obstante, puede resultar complicada esta modalidad para las empresas de transporte dado que el RSP exige en su artículo 13.2 que tanto el número de trabajadores designados –recordemos que el número de los trabajadores de estas empresas es reducido– así como los medios que el empresario ponga a su disposición – las empresas de transporte al ser pequeñas carecen de la infraestructura necesaria– y el tiempo de que dispongan para el desempeño de su actividad, deben ser los necesarios para desarrollar adecuadamente sus funciones.

A continuación, la constitución de un servicio de prevención propio en la misma empresa se realiza por el gran número de trabajadores en plantilla, esto es, más de 500; aunque es cierto, que en el momento en que alguna de las actividades de la empresa sea considerada de riesgo en virtud de una de las actividades mencionadas en el anexo I, el número de trabajadores puede ser entre 250 y 500 para crear el servicio de prevención. Aún así, pese a que la actividad del transporte o de carga y descarga de mercancías peligrosas es de riesgo, este último margen de trabajadores resulta excesivo dado el tamaño común de estas empresas: *« (...) el servicio de prevención propio es el recurso preventivo menos frecuente entre los conductores y se relaciona con el tamaño de plantilla de tal manera que la probabilidad de tener implantado un servicio de prevención propio es significativamente más frecuente en grandes*

---

<sup>463</sup> El número total de trabajadores y los medios y tiempo que ofrezca para el desempeño de las tareas preventivas deben ser los suficientes con tal de cumplir de manera óptima las funciones; a su vez, estos trabajadores para que cumplan su cometido eficazmente, deben disponer de las competencias y capacitaciones correspondientes a las funciones a desempeñar, de acuerdo con lo establecido en el Capítulo VI del RSP. Estos trabajadores designados, que colaborarán entre sí y, en su caso, con los servicios de prevención, conforme al art. 30.4 de la LPRL, no podrán sufrir ningún perjuicio derivado de sus actividades de protección y prevención de los riesgos profesionales en la empresa. En ejercicio de esta función, dichos trabajadores gozarán, en particular, de las garantías que para los representantes de los trabajadores establecen las letras a), b) y c) del art. 68 y el apdo. 4 del art. 56 del ET. En torno a esta garantía, cabe afirmar que alcanzará también a los trabajadores integrantes del servicio de prevención, cuando la empresa decida constituirlo de acuerdo con lo dispuesto en el art. siguiente. Por último, estos trabajadores designados por la empresa tienen la obligación de guardar sigilo profesional sobre la información relativa a la empresa a la que tuvieron acceso como consecuencia del desempeño de sus funciones.

*empresas*<sup>464</sup>». No obstante, pese a que lo común es que la empresa de transporte externalice su actividad preventiva, cabe decir que aún cuando no se cumplan estos últimos requisitos, la empresa puede verse obligada a llevar a cabo un servicio de prevención propio cuando así lo decida la Autoridad Laboral<sup>465</sup>, previo informe de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y, en su caso, de los órganos técnicos en materia preventiva de las Comunidades Autónomas, en función de la peligrosidad de la actividad desarrollada o de la frecuencia o gravedad de la siniestralidad en la empresa, salvo que se opte por el concierto con una entidad especializada ajena a la empresa [art. 14 c), RSP]. En efecto, resulta difícil encontrar empresas de transporte de mercancías peligrosas que cuenten con un servicio de prevención propio ya que, lo habitual es concertar las actividades preventivas con un servicio externo. En cambio, cosa distinta pueden ser las grandes empresas de transporte con un importante número de volumen de negocio y de infraestructura así como también aquellas empresas cargadoras o descargadoras que en función de sus medios y recursos por tener un gran número de empleados puedan crear en sus organizaciones un servicio de prevención propio. En estos casos, conforme al artículo 15 del RSP, el servicio de prevención propio se trata de una unidad organizativa más dentro de la empresa con las tareas específicas que le obligue la norma, y sus integrantes dedicarán de forma exclusiva su actividad en la empresa a la finalidad del mismo. En este sentido, la norma indica que el servicio de prevención que se cree en la empresa ha de contar, con el personal necesario con la capacidad de ocuparse de las funciones de los niveles preventivos básicos e intermedio y especialmente con expertos que como mínimo se encarguen, de dos de las especialidades o disciplinas preventivas. Estas son: Seguridad en el Trabajo, Higiene Industrial, Medicina del Trabajo<sup>466</sup> y Ergonomía y Psicología Aplicada. Las funciones de estos expertos se centrarán en el diseño preventivo de los puestos de trabajo, la identificación y evaluación de los riesgos, los planes de prevención y de formación de los trabajadores. Asimismo, la empresa debe contar con las instalaciones y los medios humanos y materiales necesarios para la realización de las actividades preventivas que vayan a desarrollar en la empresa; en el supuesto en que la empresa cuente con más de un centro de trabajo, el servicio deberá ser capaz de coordinarse con tal de asegurar cumplir su actividad eficazmente. La empresa deberá disponer de unas instalaciones y medios humanos y materiales acordes a la actividad para que su actividad no se vea limitada en ningún momento.

<sup>464</sup> Vid. INSTITUTO DE SALUD CARLOS III, “*Salud y Condiciones de Trabajo en el Transporte de Mercancías por Carretera*”. Escuela Nacional de Medicina del Trabajo. Getafe (Madrid), 2007, págs. 181-183.

<sup>465</sup> La resolución de la autoridad laboral fijará un plazo, no superior a un año, para que, en el caso de que se optase por un servicio de prevención propio, la empresa lo constituya en dicho plazo. Hasta la fecha señalada en la resolución, las actividades preventivas en la empresa deberán ser concertadas con una entidad especializada ajena a la empresa, salvo de aquellas que vayan siendo asumidas progresivamente por la empresa mediante la designación de trabajadores, hasta su plena integración en el servicio de prevención que se constituya.

<sup>466</sup> En el supuesto de contar el servicio de prevención con esta especialidad, deberá disponer de la estructura y medios suficientes y tener en cuenta la confidencialidad de los resultados médicos realizados a los trabajadores, debiendo cumplir los requisitos establecidos en la normativa sanitaria de aplicación.

Por otra parte y, siendo el recurso más extendido en el sector, en el momento en que las actividades preventivas no sean asumidas a través del citado servicio de prevención, deberán ser concertadas con uno o más servicios de prevención ajenos<sup>467</sup> con arreglo al artículo 16 del RSP. En este sentido, el empresario transportista deberá recurrir a uno o varios servicios de prevención ajenos, que colaborarán entre sí cuando sea necesario, cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

---

<sup>467</sup> Precisamente, en torno al concierto de la empresa de la actividad preventiva con uno o varios servicios de prevención ajeno, a raíz de la publicación del RD 337/2010, de 19 de marzo, se acentúan los requisitos constitutivos como también los relacionados con dicho concierto, de este modo, conforme al art. 20 del RSP, la empresa que no cuente con suficientes recursos propios para el desarrollo de la actividad preventiva y deba desarrollarla a través de uno o varios servicios de prevención ajenos a la empresa, deberá concertar por escrito la prestación. Dicho concierto consignará, como mínimo, los siguientes aspectos: a) identificación de la entidad especializada que actúa como servicio de prevención ajeno a la empresa; b) identificación de la empresa destinataria de la actividad, así como de los centros de trabajo de la misma a los que dicha actividad se contrae. Cuando se trate de empresas que realicen actividades sometidas a la normativa de seguridad y salud en obras de construcción, incluirá expresamente la extensión de las actividades concertadas al ámbito de las obras en que intervenga la empresa; c) especialidad o especialidades preventivas objeto del concierto. Asimismo, salvo que las actividades se realicen con recursos preventivos propios y así se especifique en el concierto, éste deberá consignar: 1º Si se concierta la especialidad de seguridad en el trabajo, el compromiso del servicio de prevención ajeno de identificar, evaluar y proponer las medidas correctoras que procedan; 2º Si se concierta la especialidad de higiene industrial, el compromiso del servicio de prevención ajeno de identificar, evaluar y proponer las medidas correctoras que procedan, considerando para ello todos los riesgos de esta naturaleza existentes; 3º Si se concierta la especialidad de ergonomía y psicología aplicada, el compromiso del servicio de prevención ajeno, de identificar, evaluar y proponer las medidas correctoras que procedan, considerando para ello todos los riesgos de esta naturaleza existentes en la empresa; 4º El compromiso del servicio de prevención ajeno de revisar la evaluación de riesgos en los casos exigidos por el ordenamiento jurídico, en particular, con ocasión de los daños para la salud de los trabajadores que se hayan producido; 5º Cuando se trate de empresas que cuenten con centros de trabajo sometidos a la normativa de seguridad y salud en obras de construcción, se especificarán las actuaciones a desarrollar de acuerdo con la normativa aplicable; d) la obligación del servicio de prevención de realizar, con la periodicidad que requieran los riesgos existentes, la actividad de seguimiento y valoración de la implantación de las actividades preventivas derivadas de la evaluación; e) la obligación del servicio de prevención de efectuar en la memoria anual de sus actividades en la empresa la valoración de la efectividad de la integración de la prevención de riesgos laborales en el sistema general de gestión de la empresa a través de la implantación y aplicación del plan de prevención de riesgos laborales; f) el compromiso del servicio de prevención de dedicar anualmente los recursos humanos y materiales necesarios para la realización de las actividades concertadas; g) el compromiso de la empresa de comunicar al servicio de prevención ajeno los daños a la salud derivados del trabajo; h) el compromiso de la empresa de comunicar al servicio de prevención ajeno las actividades o funciones realizadas con otros recursos preventivos y/u otras entidades para facilitar la colaboración y coordinación de todos ellos; i) la duración del concierto; j) las condiciones económicas del concierto, con la expresa relación de las actividades o funciones preventivas no incluidas en aquellas condiciones; k) la obligación del servicio de prevención ajeno de asesorar al empresario, a los trabajadores y a sus representantes y a los órganos de representación especializados, en los términos establecidos en la normativa aplicable y, finalmente; l) las actividades preventivas concretas que sean legalmente exigibles y que no quedan cubiertas por el concierto.

- a. Que la designación de uno o varios trabajadores sea insuficiente para la realización de la actividad de prevención y no concurren las circunstancias que determinan la obligación de constituir un servicio de prevención propio.
- b. Que en el supuesto a que se refiere el párrafo c) del artículo 14 no se haya optado por la constitución de un servicio de prevención propio.
- c. Que se haya producido una asunción parcial de la actividad preventiva en los términos previstos en el apartado 2 del artículo 11 y en el apartado 4 del artículo 15 de la presente disposición.

En este caso, las autoridades laborales y sanitarias competentes deberán recibir a manos de la empresa anualmente una memoria y programación anual del servicio de prevención. Además, como se ha señalado anteriormente, la empresa de transporte –cuya actividad consiste en el traslado por carretera de mercancías peligrosas con su propia flota de vehículos– que no esté obligada por sus características a contar con un servicio de prevención propio puede darse por parte de la Autoridad Laboral dada la peligrosidad de la actividad que se desarrolla en la misma, a que decida el establecimiento de un servicio de prevención propio. Sin embargo, aún cuando así lo decida la Autoridad Laboral, la empresa de transporte continúa teniendo carencias importantes en sus medios e instalaciones suficientes para ello –por ejemplo para asumir la realización de la vigilancia de la salud–. Así, en estos casos, la norma permite que esta empresa obligada por la Autoridad Laboral opte por el concierto con una empresa especializada. Por lo tanto, en supuestos en que la Administración, previo informe de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y, en su caso, de los órganos técnicos en materia preventiva de las Comunidades Autónomas, decida en función de la peligrosidad de la actividad desarrollada o de la frecuencia o gravedad de la siniestralidad de la empresa, irremediablemente la empresa de transporte deberá acudir a un servicio de prevención ajeno para cumplir con sus obligaciones preventivas.

La elección por parte de la empresa del concierto del servicio de prevención ajeno, al margen de los aspectos mencionados anteriormente para consignar el concierto a tenor del Real Decreto 337/2010, se realizará siempre y cuando éste cumpla con los requisitos que la norma establece para que puedan actuar legalmente como tales. Con estos mimbres, merced al artículo 17 del RSP, estos servicios de prevención ajenos deben reunir los siguientes requisitos:

- a. Disponer de la organización, las instalaciones, el personal y los equipos necesarios para el desempeño de su actividad.
- b. Constituir una garantía que cubra su eventual responsabilidad.
- c. No mantener con las empresas concertadas vinculaciones comerciales, financieras o de cualquier otro tipo, distintas a las propias de su actuación como servicio de prevención, que puedan afectar a su independencia e influir en el resultado de sus actividades.

- d. Asumir directamente el desarrollo de las funciones señaladas en el artículo 31.3<sup>468</sup> de la LPRL.

Al margen de estos requisitos, necesariamente, para actuar como servicio de prevención ajeno, las entidades especializadas deben ser objeto de acreditación por la administración laboral competente en las especialidades o disciplinas preventivas<sup>469</sup> de medicina del trabajo, seguridad en el trabajo, higiene industrial, y ergonomía y psicología aplicada, previa aprobación de la administración sanitaria, en cuanto a los aspectos de carácter sanitario. En esta línea, resulta significativo citar la Orden TIN/2504/2010, de 20 de septiembre por la que regula los requisitos que debe cumplir toda empresa que quiera obtener la acreditación para cumplir como servicio de prevención ajeno (BOE 28 septiembre 2010). Por otra parte, estas entidades que actúen como servicios de prevención deberán mantener a disposición de las autoridades laborales y sanitarias competentes, una memoria anual en la que incluirán de forma separada las empresas o centros de trabajo a los que se han prestado los servicios.

Igualmente, deberán facilitar a las empresas para las que actúen como servicios de prevención la memoria y la programación anual. En este particular, conviene especificar cómo la norma permite que actúen como servicios de prevención ajeno, a las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social a través del Real Decreto 1993/1995, de 7 de diciembre<sup>470</sup> en su condición de colaboradoras en la gestión de la Seguridad Social, podrán desarrollar actividades para la prevención de los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales a favor de las empresas asociadas y de sus trabajadores dependientes y de los trabajadores por cuenta propia que tengan cubiertas las contingencias –como es el caso de los transportistas autónomos o TRADE’s del sector en virtud de la LETA–.

---

<sup>468</sup> Literalmente, en virtud de dicho art.: «Los servicios de prevención deberán estar en condiciones de proporcionar a la empresa el asesoramiento y apoyo que precise en función de los tipos de riesgos en ella existentes y en lo referente a: a) el diseño, implantación y aplicación de un plan de prevención de riesgos laborales que permita la integración de la prevención en la empresa; b) la evaluación de los factores de riesgo que puedan afectar a la seguridad y a la salud de los trabajadores en los términos previstos en el art. 16 de la LPRL; c) la planificación de la actividad preventiva y la determinación de las prioridades en la adopción de las medidas preventivas y la vigilancia de su eficacia; d) la información y formación de los trabajadores, en los términos previstos en los arts. 18 y 19 de la LPRL; e) la prestación de los primeros auxilios y planes de emergencia, y por último; f) la vigilancia de la salud de los trabajadores en relación con los riesgos derivados del trabajo».

<sup>469</sup> Desde esta perspectiva, en cuanto a los recursos humanos de las entidades especializadas, todas ellas deben disponer como mínimo de un técnico que cuente con la cualificación necesaria para el desempeño de las funciones de nivel superior, por cada una de las especialidades o disciplinas preventivas, salvo en el caso de la especialidad de medicina del trabajo que exigirá contar, al menos, con un médico especialista en medicina del trabajo o diplomado en Medicina de Empresa y un ATS/DUE de empresa.

<sup>470</sup> Por el que se aprueba el Reglamento sobre colaboración de las Mutuas de Accidente de Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social (BOE 12 diciembre 1995). Paralelamente, dentro del ordenamiento jurídico interno nacional existe también el RD 688/2005, de 10 de junio, que regula el régimen de funcionamiento de las mutuas de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales de la Seguridad Social como servicio de prevención ajeno. BOE 11 junio 2005.

No en vano, en virtud del artículo 22 del RSP, la actuación de estas Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social como servicios de prevención se desarrollará en las mismas condiciones que las aplicables a los servicios de prevención ajenos. Tales funciones son distintas e independientes de las correspondientes a la colaboración en la gestión de la Seguridad Social que tienen atribuidas en virtud de lo previsto en el artículo 68 del Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio.

Finalmente, otra opción a ejercer por la empresa para que lleve a cabo la actividad preventiva, es la de pertenecer a un servicio de prevención mancomunado<sup>471</sup> que deberá disponer de los medios exigidos para poder ejercer como tal. Esta opción, dado que contar con trabajadores designados y constituir servicios de prevención propios realmente no resultan factibles para las pequeñas empresas y para los transportistas autónomos, puede resultar válida siempre que cuenten con el apoyo de las organizaciones que los representan.

Así, esta modalidad de servicios de prevención puede constituirse cuando las empresas desarrollen de manera simultánea, actividades en un mismo centro de trabajo, edificio o centro comercial y quede garantizada la operatividad y eficacia del servicio. Por negociación colectiva o, en su defecto, por decisión de las empresas afectadas, podrá acordarse, igualmente, la constitución de servicios de prevención mancomunados entre aquellas empresas pertenecientes a un mismo sector productivo o grupo empresarial o que desarrollen sus actividades en un polígono industrial o área geográfica limitada. Al contrario que los servicios de prevención ajenos que pueden desconocer las características propias de la actividad por ser tan específica y fuertemente regulada, los servicios de prevención mancomunados aportan como factor diferencial mayor especialidad de los miembros del mismo pues sus funciones se dedican exclusivamente a la realidad de la materia y cuestiones propias del sector. Junto a ello, además no se debe obviar la reducción de costes que se deriva de esta modalidad organizativa al estar financiada entre todas las empresas.

Asimismo, desde esta perspectiva, la norma específicamente señala al respecto de las empresas que tengan la obligación legal de disponer de un servicio de prevención propio el hecho de que no pueden formar parte de servicios de prevención mancomunados constituidos para las empresas de un determinado sector, aunque sí de los constituidos para empresas del mismo grupo (art. 21, RSP). De todos modos, estos servicios mancomunados, cuya actividad preventiva se limitará exclusivamente a las empresas participantes, tengan o no personalidad jurídica diferenciada, tienen la consideración de servicios propios de las empresas que los constituyan y deben de contar con, al

---

<sup>471</sup> En el acuerdo de constitución del mismo, conforme regula el RSP, el cual se deberá adoptar previa consulta a los representantes legales de los trabajadores de cada una de las empresas afectadas, deberán constar expresamente las condiciones mínimas en que tal servicio de prevención debe desarrollarse. Asimismo, este deberá comunicarse con carácter previo a la autoridad laboral del territorio donde radiquen sus instalaciones principales en el supuesto de que dicha constitución no haya sido decidida en el marco de la negociación colectiva.

menos, tres especialidades o disciplinas preventivas. No en vano, para poder constituirse, deben disponer de los recursos humanos mínimos equivalentes a los exigidos para los servicios de prevención ajenos de acuerdo con lo establecido en el presente Reglamento y en sus disposiciones de desarrollo. Mientras, en cuanto a los recursos materiales, se tomará como referencia los que se establecen para los servicios de prevención ajenos, con adecuación a la actividad de las empresas. La constitución de este servicio mancomunado entre empresas de transporte de mercancías peligrosas o cargadoras o descargadoras de las mismas en un mismo edificio o centro comercial está aceptada puesto que la norma no establece lo contrario ni recoge ninguna excepción con motivo de la peligrosidad de estas actividades.

Sin embargo, tras analizar todas las modalidades para llevar a cabo la acción preventiva, en el sector del transporte de mercancías peligrosas, la realidad práctica demuestra que sobre todo las empresas transportistas tienen dificultades para cumplir con las obligaciones preventivas que les marca la normativa a través de la LPRL. A propósito, según recogen diversos expertos<sup>472</sup>, ante la obligación de la LPRL en su artículo 16 de realizar una planificación de la actividad preventiva e integrar la prevención en el sistema general de gestión de la empresa, de todas las modalidades existentes para cumplir con esta obligación, las que en teoría mejor se acoplan a este tipo de empresas son la de designar a trabajadores, o bien, la de constituir un servicio de prevención propio ya que el empresario titular de la actividad del transporte o de sus operaciones complementarias de carga y descarga, al tratar con materiales considerados como peligrosos, personalmente no puede ejercer la planificación con arreglo al RSP y su anexo I<sup>473</sup> que excluye estas actividades por ser consideradas como peligrosa. Esta elección se fundamenta en torno a que son las propias empresas y sus trabajadores los que deben conocer ampliamente las especialidades del sector y los que tienen que estar más preocupados por su actividad. No obstante, esta teoría, lamentablemente, difiere de la realidad.

---

<sup>472</sup> TOSCANI GIMENEZ, D. y ALEGRE NUENO, M., *“La problemática de la específica aplicación de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales en las empresas de transporte de mercancías por carretera y la urgente necesidad de su adaptación a las características y exigencias particulares del sector por la negociación colectiva”* Revista CEF Trabajo y Seguridad Social, núm. 276, *“La LPRL en el sector del transporte de mercancías por carretera”*, Marzo 2006.

<sup>473</sup> Efectivamente, según este anexo I, existen actividades directamente vinculadas con el sector de actividad del transporte de mercancías peligrosas, debido a que las empresas que actúan en esta actividad transportan o manejan mercancías tales como las que aparecen a continuación: trabajos con exposición a radiaciones ionizantes (clase 7: radiactivos y, por tanto, mercancía peligrosa según el ADR) en zonas controladas según RD 738/2001, de 6 de julio; trabajos con exposición a agentes tóxicos (clase 6.1 mercancía peligrosa según el ADR) y muy tóxicos, y en particular a agentes cancerígenos, mutagénicos o tóxicos para la reproducción, de primera y segunda categoría, según el RD 363/1995, de 10 enero, que aprueba el Reglamento sobre notificación de sustancias nuevas y clasificación, envasado y etiquetado de sustancias peligrosas (BOE 5 junio 1995), así como el RD 1078/1993, de 2 de julio, sobre clasificación, envasado y etiquetado de preparados peligrosos, y las normas de desarrollo y adaptación al progreso de ambos –derogado por el RD 255/2003, de 28 de febrero–; o bien actividades de fabricación, manipulación y utilización de explosivos (clase 1 mercancía peligrosa según el ADR), incluidos los artículos pirotécnicos y otros objetos o instrumentos que contengan explosivos.

Teniendo en cuenta que el tejido del sector del transporte de mercancías peligrosas está conformado en su práctica totalidad por empresas pequeñas y por trabajadores autónomos, el conseguir designar a trabajadores o crear un servicio de prevención propio<sup>474</sup> es una tarea más que ardua primero porque para ello: deben contar con unos recursos económicos, materiales y humanos que no suelen estar al alcance de estas empresas que cuentan con plantillas de trabajadores tan escasas y, además, los trabajadores encargados de realizar estas funciones preventivas no suelen cumplir las exigencias que les marca la LPRL en cuanto a formación y capacidad necesaria para realizar las mismas, debido al gran desconocimiento y cultura preventiva. Desconocimiento que, según señalan ambos expertos, también engloba a la mayoría de los transportistas autónomos del sector al no recibir normalmente el asesoramiento y la atención que resulta necesaria para cumplir con sus obligaciones y, segundo, porque la norma prohíbe taxativamente al ser la actividad peligrosa.

Por otra parte, contar con personal propio que satisfaga la implantación y seguimiento de las medidas preventivas requiere –al margen de que cuenten con los conocimientos y capacidades que la norma les exige– de un tiempo más que prudente en la empresa que suele ser difícil de conseguir debido a que estos trabajadores dependientes del porteador o transportista se encuentran en continuo desplazamiento por el traslado por carretera de las mercancías peligrosas que unido a su difícil organización del tiempo de trabajo, todo ello impide que tengan el tiempo suficiente para desarrollar la gestión preventiva.

Ante tales circunstancias, las empresas de transporte de mercancías peligrosas, se ven obligadas a contratar los servicios de una empresa externa para que lleven a cabo la gestión de sus actividades preventivas y debido a la escasa cultura preventiva que está instalada en el sector, las empresas que acuden a estas empresas, no lo hacen para invertir en seguridad y reducir los riesgos y accidentes, si no para llevar la documentación en regla ante cualquier requerimiento que le pueda realizar la Autoridad Laboral. Si a todo ello, le sumamos que los servicios de prevención a los que acuden las empresas suelen desconocer la problemática real que engloba un sector tan especial como es el de los transportes de mercancías peligrosas por carretera, los trabajadores se encuentran desamparados ante una actividad tan peligrosa.

En este mismo orden de cosas las empresas cargadoras o descargadoras de mercancías peligrosas a las que se les aplica la LPRL por disponer de trabajadores para desarrollar estas tareas, ha de precisarse que su estructura característica en nuestro país difiere del de las empresas transportistas (pequeñas y medianas o empresas individuales) y, por tanto, en cada caso,

---

<sup>474</sup> No obstante, pese a que lo común es que la empresa de transporte externalice su actividad preventiva, ha de subrayarse la posibilidad atinente a la decisión de la Autoridad Laboral previo informe de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y, en su caso, de los órganos técnicos en materia preventiva de las Comunidades Autónomas, en función de la peligrosidad de la actividad desarrollada o de la frecuencia o gravedad de la siniestralidad en la empresa, decida que la empresa de transporte lleve a cabo un servicio de prevención propio. Aún así, la empresa de transporte puede eximirse de crear un servicio de prevención propio en estos casos particulares siempre que opte por el concierto con una entidad especializada ajena a la empresa.



dependiendo de las plantillas de estas empresas, pueden ejercer su actividad preventiva –con la excepción de la asunción personal de su titular al igual que en el caso de las empresas de transportistas por manejar y manipular sustancias incluidas en el anexo I–, a través de la designación de sus propios trabajadores, mediante la constitución de un servicio de prevención propio –con el añadido que la norma le permite crearlo contando entre 250 a 500 trabajadores por estar inmersas en actividades incluidas en el reiterado anexo I– o acudir externamente a un servicio de prevención ajeno.

En suma, los conductores profesionales dependientes de una empresa transportista pueden ver aminorada su seguridad y salud debido a que la actividad preventiva la lleva a cabo una entidad externa con las consecuencias que ello puede significar debido al desconocimiento que pueden tener por no ser expertas de una actividad tan conflictiva y regulada, mientras que, en el caso de los operarios de carga y descarga, precisamente por la situación de sus empresas cargadoras o destinatarias (que coincide con la empresa que descarga mercancías peligrosas en sus instalaciones) las cuales, siempre que cumplan con los requisitos que la norma les exige, son más probables que puedan conformar un servicio de prevención propio y, por ello, las medidas preventivas para estos últimos trabajadores puedan ser más acordes para la protección de su seguridad y salud.

#### **4. DEBERES DE INFORMACIÓN, CONSULTA Y PARTICIPACIÓN DE LOS TRABAJADORES.**

A tenor del artículo 18 de la LPRL, el empresario en su deber de protección de sus empleados, tiene la obligación de adoptar todas aquellas medidas adecuadas para que reciban todas las informaciones necesarias relativas a los riesgos para la seguridad y salud en el trabajo: tanto aquellos que afecten a la empresa en su conjunto como a cada tipo de puesto de trabajo o función. Junto a esta información relevante para el bienestar de los trabajadores en el sector el empleador también debe informar a sus trabajadores de las medidas y actividades de protección y prevención aplicables a los riesgos mencionados (generales y específicos de la actividad) y de las medidas adoptadas en función del plan de emergencia de la empresa, en torno a medidas tales como primeros auxilios, lucha contra incendios y evacuación de los trabajadores (art. 20, LPRL).

Una información suficiente y detallada de los riesgos a los que se pueden enfrentar el conductor profesional y operario de almacén en cada caso resulta fundamental para el establecimiento de unos métodos de trabajo y conductas laborales eficientes y, lo más importante, para la seguridad y salud de los mismos.

Centrándonos en la figura del conductor profesional, cualquier precaución es poca en este sector de actividad, por lo que el empresario transportista tiene que comunicar detalladamente al conductor de toda aquella información que resulte básica para el desarrollo de su cometido y para su propia seguridad y salud. Así, los empresarios, al margen de las competencias adquiridas por los conductores tras la obtención de su respectivo CAP y certificado o carnet ADR,

deben informarles regularmente en atención a los riesgos específicos que afecten a su puesto de trabajo o función y de las medidas de protección y prevención aplicables a dichos riesgos, pudiendo los conductores correlativamente participar –y el empresario consultarles– en el marco de todas las cuestiones que afecten a la seguridad y a la salud en el trabajo: dependiendo de cada conductor profesional, no cabe duda que su experiencia en el volante le puede permitir conocer todas aquellas cuestiones que le pueden afectar durante su circulación en la carretera y ponerlas en común con su empresario para adoptar las medidas tendentes a evitar o minimizar posibles riesgos. Como informaciones adecuadas a proporcionar al conductor profesional y que pueden inferir en su seguridad y salud por ejemplo éstas pueden cristalizarse en la elaboración de distintas campañas informativas relativas a la seguridad vial, así como la exigencia del empleador de que se atengan al conjunto de las disposiciones en materia de seguridad en términos generales por la legislación reglamentaria vigente como también en términos específicos en torno a las instrucciones específicas de control de los riesgos de cada empresa o bien, en el cumplimiento taxativo de los límites de velocidad en la carretera y los tiempos de trabajo y períodos de descanso reglamentados.

En términos generales para todos los trabajadores implicados en el transporte y/o manejo de mercancías peligrosas, a efectos de la información que puedan recibir para la prevención de riesgos laborales, dadas las particularidades propias del sector: la actividad de estos trabajadores del sector viene implícita el uso y manejo de agentes químicos peligrosos, ha de acudirse nuevamente al Real Decreto 374/2001, de 6 de abril. En virtud de su artículo 9, en aplicación de la presente norma, el empresario para que sus trabajadores sean conscientes de las materias que manejan, les debe proporcionar toda aquella información adecuada sobre los riesgos derivados de la presencia de agentes químicos peligrosos en el lugar de trabajo, así como sobre las medidas de prevención y protección que hayan de adoptarse al efecto.

En particular, el empresario debe facilitar a los trabajadores o a sus representantes, siguiendo el criterio establecido en el apartado 1 del artículo 18 de la mencionada LPRL:

- a. Los resultados de la evaluación de los riesgos contemplada en el artículo 3 del presente Real Decreto, así como los cambios en dichos resultados que se produzcan como consecuencia de alteraciones importantes de las condiciones de trabajo.
- b. Información sobre los agentes químicos peligrosos presentes en el lugar de trabajo, tales como su denominación, los riesgos para la seguridad y la salud, los valores límite de exposición profesional y otros requisitos legales que les sean de aplicación.
- c. Formación e información sobre las precauciones y medidas adecuadas que deban adoptarse con objeto de protegerse a sí mismos y a los demás trabajadores en el lugar de trabajo.
- d. Acceso a toda ficha técnica facilitada por el proveedor de dichas sustancias, conforme lo dispuesto en la normativa sobre clasificación,

envasado y etiquetado de sustancias y preparados peligrosos que ampliamente, se desarrollará más adelante.

Esta información sobre la presencia de tales agentes químicos peligrosos, debe ser facilitada en la forma adecuada, teniendo en cuenta su volumen, complejidad y frecuencia de utilización, así como la naturaleza y nivel de los riesgos que la evaluación haya puesto de manifiesto; dependiendo de estos factores, podrá ser necesario proporcionar instrucciones y formación individuales respaldadas por información escrita, o podrá bastar la comunicación verbal. La información deberá ser actualizada siempre que sea necesario tener en cuenta nuevas circunstancias (art. 9.3, RD 374/2001).

Para la llegada de los vehículos a los centros destinados a la carga y descarga de mercancías peligrosas, estas instalaciones de las empresas deben encontrarse en perfectas condiciones para un correcto y eficaz desarrollo de estas operaciones. Para ello, el Real Decreto 374/2001 remite a su vez a la reglamentación de desarrollo de la LPRL concerniente a garantizar que en los lugares de trabajo existe una adecuada señalización de seguridad y salud, siempre que los riesgos no puedan evitarse o limitarse suficientemente a través de medios técnicos de protección colectiva o de medidas, métodos o procedimientos de organización del trabajo (RD 485/1997, de 14 de abril. BOE 23 abril 1997). Así, a tenor del artículo 9.4 del Real Decreto 374/2001, la señalización de los recipientes y conducciones utilizada para los agentes químicos peligrosos en el lugar de trabajo debe satisfacer los requisitos establecidos en el Real Decreto 485/1997, de 14 de abril. Bien es cierto que su contenido no contiene ninguna especificación en torno al transporte de mercancías peligrosas, siendo la única referencia, cuando señala en el apartado 4.3 del anexo VII –disposiciones mínimas relativas a diversas señalizaciones– de dicha norma cuando regula la señalización de tuberías, recipientes y áreas de almacenamiento de sustancias y preparados peligrosos. Así en este sentido, los recipientes y tuberías visibles que contengan o puedan contener productos a los que sea de aplicación la normativa sobre comercialización de sustancias o preparados peligrosos deberán ser etiquetados según lo dispuesto en la misma. Etiquetado que es aquí lo más importante podrá ser sustituido por las señales de advertencia, con el mismo pictograma o símbolo; en el caso del transporte de recipientes dentro del lugar de trabajo, podrá sustituirse o complementarse por señales en forma de panel de uso reconocido, en el ámbito comunitario, para el transporte de sustancias o preparados peligrosos. Por tanto, únicamente resulta aplicable esta norma nacional respecto de los locales, no del exterior en el que la propia señalización de los vehículos ya dispone de regulación propia –y extensa– en virtud del ADR (mayormente: paneles naranja).

El cumplimiento del empleador de este conjunto normativo en torno a la información preventiva directamente aplicable a la actividad no se queda ahí. La actividad del conductor profesional (como también en su caso la del ayudante del mismo), al igual que la del cargador-descargador de las mercancías peligrosas, pone de manifiesto la aparición de unos riesgos muy graves para su seguridad y salud, por lo que ninguna información respecto del modo de llevar a cabo su trabajo debe ser considerada como superflua por el empresario participante en la actividad (transportista, cargador, descargador,

expedidor, etc.). Directamente vinculado a esta información para asegurar su integridad física así como la de terceros ajenos en la carretera, el conductor debe llevar consigo en el interior del vehículo, unas instrucciones escritas correspondientes a la materia que transporta (art. 141, LOTT) que se reflejan en las llamadas fichas de seguridad. Estas fichas deben ser proporcionadas al trabajador a través de la figura del expedidor –recordemos que es aquella persona física o jurídica que entrega las mercancías al porteador para su transporte– en las que, aparte de la información de la sustancia peligrosa transportada es decir, su identificación, clasificación y los riesgos característicos (peligros para la vida, de fuego, inestabilidad química, reacción con el agua, etc.), contienen las recomendaciones de seguridad para la prevención de riesgos en caso de accidentes.

En todo caso, ha de puntualizarse que la figura del expedidor no es el empresario a efectos laborales del conductor profesional, sino que será quien proporcione esta información al transportista o porteador, siendo éste último como empresario quien traslade a su trabajador las instrucciones escritas. En definitiva, el transportista deberá proporcionar al conductor las fichas de seguridad que le hayan sido proporcionadas por el expedidor: hay que recordar que el artículo 18 LPRL en principio, dispone que la obligación de información, cuando la empresa cuente con representantes de los trabajadores, se cumple facilitando la información a éstos aunque configura como directo destinatario al trabajador respecto de los riesgos específicos que afecten a su puesto de trabajo. En este caso, es obvio que en el transporte de mercancías peligrosas, el destinatario de dicha información debe ser el conductor del vehículo, por lo que el empresario deberá proporcionar las fichas de seguridad al conductor. Desde la perspectiva de la responsabilidad que se puede incurrir en relación a estas fichas de seguridad e instrucciones escritas, en supuesto que el transportista no proporcione esta información al conductor y, por tanto, éste no lleve en la cabina del vehículo las instrucciones escritas para casos de accidentes correspondientes a la materia que se transporta) el transportista será responsable por ello al considerarse este incumplimiento merced a la LOTT como infracción muy grave (art. 140.25.7). Paralelamente, el expedidor de incumplir con su obligación también será objeto de sanción. Así, esta considerado también como una infracción muy grave por la LOTT: «*Entregar al transportista instrucciones escritas para casos de accidentes inadecuadas en relación con la materia que se transporta, así como la falta de certificación del expedidor sobre el cumplimiento de la normativa vigente en el transporte*» (art. 140.25.14).

Con todo esto, en materia de transporte de mercancías peligrosas y en ejecución de tales instrucciones por parte del conductor profesional que se precisen para la materia peligrosa transportada, se deben tener en cuenta las siguientes consignas de seguridad<sup>475</sup>:

- a. Nombre de la materia o el objeto o grupo de mercancías, la clase y el núm. ONU, de las mercancías a las que las instrucciones sean aplicables.

---

<sup>475</sup> CARMONA PASTOR, F. “*Transporte de mercancías peligrosas: Explosivos*”, Ediciones Díaz de Santos, Madrid, 2002, págs. 96 y 97.

- b. La naturaleza del peligro que presentan las mercancías, así como las medidas que deban aplicarse y las disposiciones necesarias para la protección personal del conductor.
- c. Las medidas que deberán adoptarse inmediatamente por el conductor en caso de accidente. Prevenir a usuarios, transeúntes y avisar a la policía y bomberos.
- d. Un ejemplar de estas instrucciones deberá encontrarse en la cabina del conductor en un idioma que pueda comprender éste y todas las lenguas de tránsito.
- e. Medidas suplementarias que deben adoptarse para hacer frente a fugas o derrames ligeros, evitando que se agraven y nadie sea puesto en peligro.
- f. El equipo necesario para la aplicación de las medidas de orden general y, en su caso, las medidas suplementarias y/o especiales.

En lo referente a las mencionadas instrucciones escritas, éstas deberán ser redactadas con las siguientes especificaciones:

- a. Carga, denominación oficial, número ONU descripción limitada, color, olor, fugas.
- b. Naturaleza del peligro: enumeración de los peligros.
- c. Protección individual: indicación del equipo de protección individual básica destinado al conductor.
- d. Medidas de orden general que deberá adoptar el conductor: instrucciones adecuadas. Formación e instrucción de conductores.
- e. Incendio. Información para el conductor: entrenamiento para caso de incendio limitado al vehículo. No deberán intervenir en caso de que el incendio implique la carga.
- f. Primeros auxilios. Información para el conductor en caso de haber estado en contacto con las mercancías transportadas.

Al margen de este conjunto de informaciones básicas trasladables al conductor y, en su caso también para el ayudante, también se incluyen las relacionadas con la promoción de hábitos saludables que si bien directamente no son tan cruciales como las mencionadas instrucciones escritas, cuanto mayor conocimiento de estos hábitos tenga el transportista profesional, menores posibilidades existirán de que aparezcan accidentes en la carretera. Así al amparo de este contexto, el empresario debe proporcionar información a los conductores de mercancías peligrosas sobre una conducta consciente desde el punto de vista de alimentación o uso de sustancias prohibidas. En esta línea, ejemplos claros en materia preventiva pueden ser campañas informativas y tratamientos individuales en torno a exámenes de salud sobre dietas equilibradas, así como los efectos nocivos de consumo de alcohol y uso de

tabaco por el conductor. Lógicamente, por el tipo de carga transportada y por el riesgo grave de incendio, el consumo de tabaco debe estar totalmente prohibitivo. En este sentido, haciendo acopio del conjunto de incumplimientos específicos en esta materia, la LOTT solamente recoge la prohibición de fumar durante las operaciones de carga o descarga: en el curso de las manipulaciones, en las proximidades de los bultos colocados en espera de manipular, en la proximidad de los vehículos parados y en el interior de los mismos (su incumplimiento está considerado como una infracción muy grave, art. 140.25.17 siendo responsable, según el caso, el cargador-descargador). Pese a ello, indudablemente fruto de la mercancía transportada queda fuera de toda duda el peligro que implica el consumo de tabaco del conductor en el volante, del mismo modo que a efectos de posibles distracciones en la carretera puede provocar el hecho de fumar.

Simultáneamente, no se debe obviar la información en términos de prevención de riesgos laborales a la persona física o jurídica bajo cuya responsabilidad se realizan las operaciones de carga y descarga de la mercancía, de acuerdo con las normas establecidas en el artículo 22 de la LOTT, es decir, el cargador-descargador; a tenor del Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo, éste debe conocer –en virtud de los riesgos evidentes que su actividad trae consigo–, bajo su responsabilidad, los extremos relacionados con las características de la peligrosidad de la mercancía; al funcionamiento de las instalaciones; los sistemas de seguridad y contra incendios, debiendo estar cualificado para su uso y; los equipos de protección personal requeridos en la instalación y su utilización. Asimismo, en el supuesto de que esta persona cargue o descargue vehículos cisternas de mercancías peligrosas, conviene precisar que el expedidor le debe proporcionar, específicamente las instrucciones concretas para la correcta realización de las operaciones de carga y descarga; para ello, el cargador-descargador de cisternas tiene la obligación de seguir este procedimiento de carga y descarga de manera estricta.

Por tanto, recapitulando, toda esta información en cada caso para uno u otro sirve de asidero para la prevención de riesgos laborales en el sector y que una actividad tan peligrosa de por sí, se realice al menos bajo unos mínimos de seguridad.

## **5. LA OBLIGACIÓN DE FORMACIÓN EN MATERIA DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES.**

Por lo que respecta a la formación en materia de prevención de riesgos laborales y con independencia de la formación referida al analizado y obligatorio CAP del conductor, la regulación básica se encuentra en el artículo 19 de la LPRL que establece la obligatoriedad del titular de la empresa de garantizar que cada trabajador reciba una formación teórica y práctica, suficiente y adecuada, en materia preventiva. Esta formación debe estar centrada específicamente en el puesto de trabajo o función de cada trabajador, adaptarse a la evolución de los riesgos y a la aparición de otros nuevos y repetirse periódicamente, si fuera necesario.

Esta formación se puede impartir por la empresa mediante medios propios o concertándola con servicios ajenos, y su coste no recaerá en ningún caso sobre los trabajadores. Hay que anticipar ya que, habitualmente, las empresas de transporte, en su mayoría deben acudir externamente a un servicio de prevención ajeno para que lleve a cabo esta formación, puesto que no cuentan con los medios suficientes para ello.

Esta obligación formativa del empresario se refiere no solo específicamente a aquellos que desempeñen tareas específicas de prevención, sino también a todos los trabajadores en relación con su puesto de trabajo. Tal formación ha de reunir un compendio de notas características dada la peligrosidad de la actividad. Así, debe ser suficiente y adecuada y personalizada<sup>476</sup> a la actividad del conductor profesional y del personal responsable de llevar a cabo las tareas de carga y descarga. En sentido lógico, el transportista será quien deba formar específicamente al conductor profesional, el cargador a sus auxiliares de almacén y el destinatario a sus trabajadores encargados de descargar del camión las mercancías peligrosas.

Individualizando en la figura del conductor por ser la figura clave de la actividad y por la que se centra la gravedad de los riesgos de la actividad, éstos deben recibir una formación adecuada en esta materia. En efecto, una formación referente a materias tales como: seguridad vial; destreza en el volante; técnicas de control del estrés; conocimiento de los riesgos psicosociales; así como sobre primeros auxilios, son cruciales para el devenir de la actividad. A su vez, los transportistas profesionales y por extensión los cargadores y descargadores, desde este enfoque, han de ser formados sobre técnicas de levantamiento de cargas, contando para ello de los medios auxiliares relacionados con la manipulación de la mercancía peligrosa para evitar esfuerzos excesivos.

Sin entrar en más detalle, debido a que anteriormente ya se ha analizado ampliamente este tema, ha de ponerse de relieve el carácter reglado de la actividad de conductor en la que se integra una formación habilitante para el acceso al ejercicio de la profesión. Así, tanto la obtención del Certificado de Aptitud Profesional (CAP, regulado en el RD 1032/2007, de 20 de julio) como la autorización específica para el transporte de mercancías peligrosas merced al ADR y a nivel nacional, al Reglamento General de Conductores ponen de manifiesto la exigencia del conductor de disponer previo inicio de la actividad de unos conocimientos mínimos. Ambos certificados, al igual que en la formación en materia preventiva deben actualizarse periódicamente. En definitiva, todo el conjunto formativo exigido al conductor profesional, así como también a determinados operarios de almacén por medio de un certificado de carretillero<sup>477</sup> –para conocer los aspectos fundamentales de la carretilla

---

<sup>476</sup> El empresario, debe adaptar los contenidos formativos a las características del trabajador y del puesto de trabajo que desempeñe, sobre todo cuando se trata de trabajadores especialmente sensibles y de trabajadores temporales ya que estos, con menor cualificación, experiencia e integración en la empresa suelen presentar mayores índices de siniestralidad.

<sup>477</sup> A día de hoy, a nivel normativo no existe específicamente un certificado homologado para operar con carretillas. Solamente puede obtenerse a través de cursos realizados por entidades acreditadas. El II Acuerdo General para las Empresas de Transporte de Mercancías por Carretera en la relación de las distintas categorías profesionales, al regular la de mozo especializado-carretillero (apdo. 16.9), exige al trabajador para el acceso a la misma, de un

elevadora y las medidas de seguridad laboral recomendadas en el puesto de trabajo– va en concordancia con la formación exigida por el legislador con arreglo a la LPRL. Dicho de otra forma, la formación en materia de seguridad que establece el ADR para que las personas empleadas por los participantes en la actividad en la que su actividad se relacione directamente con el transporte de mercancías peligrosas, respondan a las exigencias de su campo de actividad y de responsabilidad, como la exigencia de los certificados no excluye al empleador de su formación general en materia preventiva, al contrario, este conjunto formativo es fundamental y de estricto cumplimiento, por un lado por la norma específica de la actividad sujeta a un gran número de disposiciones y, por otro, por la LRPL que afecta a toda empresa. Su conjunción refuerzan los conocimientos de los trabajadores tan necesarios para llevar a cabo una actividad de la que se desprenden un gran número de riesgos peligrosos bajo unos mínimos de seguridad.

## **6. EQUIPOS DE TRABAJO Y MEDIOS DE PROTECCIÓN.**

Entre las distintas obligaciones que tiene el empresario en aras a la seguridad y salud de sus empleados se encuentra la de suministrar los equipos de trabajo y velar para que los usen debidamente; correlativamente, éstos últimos tienen la obligación de utilizarlos. Normativamente viene recogido en la LPRL al definir como equipo de protección individual (conocido bajo las siglas EPI) como *«cualquier equipo destinado a ser llevado o sujetado por el trabajador para que le proteja de uno o varios riesgos que puedan amenazar su seguridad o su salud en el trabajo, así como cualquier complemento o accesorio destinado a tal fin»* (art. 4.8). Tras esta definición, específicamente, la misma norma recoge un precepto (art. 17) en el que se exige al empresario la adopción de todas las medidas necesarias con objeto de que los equipos de trabajo sean adecuados para el trabajo que deba realizarse y convenientemente adaptados a tal efecto, de forma que garanticen la seguridad y la salud de los trabajadores al utilizarlos. Pese a que la norma no se establece a los autónomos, el uso de estos equipos de protección deben ser conocidos por éstos transportistas dado que los riesgos a los que se enfrentan no difieren en absoluto de los que puedan padecer con motivo del transporte por carretera o de las operaciones de carga y descarga, los trabajadores al abrigo de una relación laboral.

Indudablemente, en nuestro caso, el uso de estos EPI's se considera necesario por la naturaleza de los trabajos realizados: tareas relativas a la conducción del vehículo de mercancías peligrosas y operaciones de carga y descarga de éstas en las que se derivan importantes riesgos por ejemplo como explosiones con

---

carnet de operador de carretillas, una formación adecuada y suficiente, previa a la utilización de dichas carretillas elevadoras, así como el manejo de éstas como elemento cotidiano de su jornada de trabajo por un período superior a seis meses durante un año o a ocho durante dos años. Dado que no hay norma que regule la expedición de un carnet homologado, ante este hecho y, por tanto, la posibilidad factible de que el trabajador no demuestre las aptitudes necesarias para poder manejar una carretilla, el II Acuerdo remite a su D.T. 3ª del siguiente modo: *«En tanto no se disponga del carné de operador de carretillas a que se refiere el art. 16.9, el acceso a la categoría de Mozo especializado-carretillero requerirá acreditar una formación adecuada y suficiente, así como experiencia en el manejo de carretillas elevadoras de las citadas en dicho art. como elemento cotidiano de su jornada de trabajo por un período superior a seis meses durante un año o a ocho durante dos años»*.



riesgo de impactos de partículas sólidas y/ o salpicaduras de líquidos. Así, su utilización resulta fundamental para la protección en la realización de estos trabajadores y de prevención de riesgos para los trabajadores. En este sentido, el empresario debe proporcionar a sus trabajadores EPI's adecuados para el desempeño de sus funciones y velar por el uso efectivo de los mismos –tal y como se ha afirmado–, cuando por la naturaleza de los trabajos realizados, sean necesarios (art. 17.2). En el transporte de mercancías peligrosas y en las operaciones de manipulación, ciertamente los riesgos se encuentran presentes y son insustituibles debido a que resultan ser la actividad productiva de estas empresas. Es por ello que encuentran justificación dado que deben utilizarse cuando los riesgos no se puedan evitar o no puedan limitarse suficientemente por medios técnicos de protección colectiva o mediante medidas, métodos o procedimientos de organización del trabajo.

El EPI debe ser conveniente y adecuado y no derivar su utilización en riesgos para los trabajadores que lo utilizan. Para que no ocurra esto, la norma previene que cuando la utilización de un equipo de trabajo pueda presentar un riesgo específico para la seguridad y la salud de los trabajadores, el empresario adoptará las medidas necesarias con el fin de que: a) la utilización del equipo de trabajo quede reservada a los encargados de dicha utilización; b) los trabajos de reparación, transformación, mantenimiento o conservación sean realizados por los trabajadores específicamente capacitados para ello.

Las actividades propias del sector, máxime por la gravedad de la materialización de los riesgos para los trabajadores como para la población y medio ambiente han de ser consideradas y con objeto de minimizar – que no evitarlos – los accidentes o incidentes el empresario debe velar por su utilización con la misma intensidad que el propio trabajador que lo emplee. Desde esta idea, tanto los conductores profesionales en la carretera, como los responsables de las cargas y descargas en los establecimientos habilitados para ello, deben utilizar los EPI dispuestos para cada actuación con tal de dotar la actividad de una mayor seguridad en términos de prevención de riesgos laborales. La utilización de estos equipos de protección obedece a aquellas situaciones en las que los riesgos no se pueden evitar o limitar suficientemente por medios técnicos de protección colectiva o mediante medidas, métodos o procedimientos de organización del trabajo.

A tenor de la distinta regulación existente en nuestro ordenamiento jurídico, al margen de las distintas notas técnicas preventivas desarrolladas por el INSHT<sup>478</sup> destacan sobremanera en este sentido, tanto el Real Decreto

---

<sup>478</sup> El cual según la LPRL en su art. 8 se trata del « (...) órgano científico técnico especializado de la Administración General del Estado que tiene como misión el análisis y estudio de las condiciones de seguridad y salud en el trabajo, así como la promoción y apoyo a la mejora de las mismas. Para ello establecerá la cooperación necesaria con los órganos de las Comunidades Autónomas con competencias en esta materia». Haciendo acopio de las distintas Notas Técnicas Preventivas, directamente aplicables a nuestro particular deben subrayarse las siguientes: NTP 536: “Extintores de incendio portátiles: utilización”; NTP 048: “Homologación de medios de protección personal. Lista de normas y su alcance”; NTP 813: “Calzado para protección individual: especificaciones, clasificación y marcado”.

1215/1997, de 18 de julio<sup>479</sup>, por el que se establecen las condiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo, como el Real Decreto 2028/86, de 23 de diciembre<sup>480</sup> el cual dispone la regulación acerca de los anclajes de cinturones de seguridad y dispositivos de retención, así como apoya-cabezas, acondicionamiento interior y exterior y anclajes de asientos.

Del Real Decreto 1215/1997, resulta relevante el anexo I, parte 1 punto 7 que dispone la obligatoriedad de adoptar las medidas de protección adecuada en los casos en los que exista riesgo de estallido o de rotura de elementos de un equipo de trabajo que pueda afectar significativamente a la seguridad o a la salud de los trabajadores. De esta forma, dado que en la actividad que nos ocupa existe este riesgo durante, por ejemplo, la carga y descarga de las cisternas, el empresario ha de adoptar todas las medidas de protección que tenga a su alcance para proteger la seguridad y salud de los operarios encargados de realizar tales operaciones y, entre ellos, los EPI's. En este mismo sentido, en virtud de su anexo II, parte 1 punto 9, sobre las condiciones generales de utilización de los equipos de trabajo señala a su vez que: *«Cuando la utilización de un equipo de trabajo pueda dar lugar a proyecciones o radiaciones peligrosas, sea durante su funcionamiento normal o en caso de anomalía previsible, deberán adoptarse las medidas de prevención o protección adecuadas para garantizar la seguridad de los trabajadores que los utilicen o se encuentren en sus proximidades»*. Obviamente, las proyecciones pueden darse en supuestos de explosiones o de una mala carga y descarga así como por ejemplo durante el transporte de materiales inflamables, materias autorreactivas y materias sólidas explosivas desensibilizadas (incluidas en la clase 4.1, ADR). En definitiva, las empresas que transporten y/o manipulen estas mercancías deben considerar especialmente el uso de estos equipos de cara al establecimiento de las medidas de prevención de riesgos puesto que si bien no elimina del todo los riesgos a los que se enfrentan los trabajadores, sí que limitan y/o minimizan las posibles consecuencias que se pueden derivar de un accidente en la carretera o en las instalaciones del cargador o descargador de mercancías peligrosas.

En líneas globales, el transportista con el fin de cumplir su cometido de proteger la seguridad de sus trabajadores, debe adoptar las medidas de seguridad pertinentes para proteger a sus conductores profesionales que transportan mercancías peligrosas a los distintos destinatarios. Para este fin, debe proporcionar los medios de protección adecuados así como velar por su utilización, puesto que en caso de no ser así, los transportistas verían su seguridad y salud aminorada, máxime cuando la naturaleza de su actividad presenta un elevado riesgo de que se produzcan accidentes. No obstante, la gran mayoría de los EPI's son utilizados por los trabajadores en los centros habilitados para llevar a cabo tareas de trasiego de mercancías peligrosas.

---

<sup>479</sup> BOE 7 agosto 1997. Modificado por el RD 2177/2004, de 12 de noviembre. BOE 13 noviembre 2004.

<sup>480</sup> BOE 26 enero 1999.

También la negociación colectiva contempla expresamente la obligatoriedad de facilitar a los conductores y al personal de movimiento de los pertinentes equipos de protección individual. Los convenios colectivos<sup>481</sup> en su gran mayoría, incluyen cláusulas por las que obliga al empresario a facilitar a tales trabajadores de unos uniformes y equipos de trabajo homologados (*anoraks* o monos, guantes, impermeables, calzado de seguridad, gafas) para contribuir a la mejora de la prevención y aumentar la seguridad de éstos. Estas medidas a adoptar por el empresario va en concordancia con el II Acuerdo general para las empresas de transporte de mercancías en el que se establece que los planteamientos, actuaciones y medidas que se pongan en ejecución en relación con la materia preventiva irán dirigidas a la promoción de la mejora de las condiciones de trabajo para elevar el nivel de protección de la salud y seguridad de los trabajadores [art. 57 b)].

En atención a que el conductor profesional y por extensión el ayudante en su caso, deben desarrollar su trabajo a la intemperie, pueden quedar expuestos a condiciones climatológicas adversas (lluvia, nieve, hielo, frío o calor excesivo), por lo que resulta necesario estar provisto y llevar en las cabinas de los vehículos prendas<sup>482</sup> adecuadas en atención a la época del año, como es el caso del uso de impermeables para combatir los cambios de temperatura y evitar la aparición del riesgo de estrés térmico. Factores como la velocidad del aire, humedad o la temperatura afectan a la actividad del conductor, por lo que la vestimenta debe ser la correcta dependiendo de la época del año. En este contexto, el Convenio del sector del Transporte de Mercancías por Carretera para las Islas Baleares<sup>483</sup>, indica que las empresas dentro de su ámbito de aplicación deben proporcionar 2 juegos de ropa de verano (camisa y pantalón) y 2 juegos de ropa de invierno (camisa, pantalón y chaqueta). La negativa expresa y sin justa causa a utilizar dichas prendas constituye según los convenios en falta leve, aunque especialmente el convenio de la Región de Murcia<sup>484</sup> la considera como grave.

También a los equipos de seguridad, se refiere, desde otra perspectiva, el ADR: concretamente en relación con la toma de medidas de emergencia con ocasión de las distintas contingencias a las que debe hacer frente el conductor profesional y que, ampliamente se analizarán en supuestos de accidentes de

<sup>481</sup> Convenio colectivo de trabajo extraestatutario de eficacia limitada para la actividad del Transporte de Mercancías por Carretera de la Comunidad Autónoma de La Rioja para los años 2008, 2009 y 2010. Resolución de 16 diciembre 2008. BO. La Rioja 24 diciembre 2008; Convenio Colectivo para el Sector del Transporte por Carretera del Principado de Asturias en el Registro de Convenios Colectivos de la Dirección General de Trabajo y Empleo. BO. del Principado de Asturias 6 agosto 2007; Convenio Colectivo del Sector de Transportes de Mercancías por Carretera y Operadores de Transporte, suscrito por COMAT, CC OO y UGT. Comunidad de Madrid 21 diciembre 2007, núm. 304. Resolución de 19 octubre 2007. BO. Comunidad de Madrid 21 diciembre 2007; Convenio colectivo de trabajo del sector de transporte de mercancías por carretera de la provincia de Valencia. Código núm. 4600585. Boletín Oficial de la Provincia de Valencia, núm. 155, 2 julio 2010.

<sup>482</sup> Que por otra parte, suelen llevar un anagrama de la empresa a modo de identificación ante terceras personas o ante la autoridad competente.

<sup>483</sup> Convenio Colectivo del sector del transporte de Mercancías por Carretera de las Islas Baleares. Resolución de 17 agosto 2008.

<sup>484</sup> Convenio Colectivo de transporte de mercancías por carretera de la Región de Murcia 2004-2006. Resolución de 4 mayo 2005. BO. Región de Murcia 16 mayo 2005.

tráfico y el plan de actuación a llevar a cabo. La sección 8.1.5 del ADR relaciona el distinto equipamiento de protección general e individual que debe llevarse a bordo del vehículo para ser utilizados en estos casos; aunque tienen una naturaleza dudosa de EPI's y equipos de intervención, la utilización de este equipamiento es obligatoria.

En este sentido, en general todo vehículo de transporte de mercancías peligrosas, ya sea vehículo cisterna o vehículo que transporta contenedores, debe llevar a bordo el equipamiento de un calzado por vehículo, de dimensiones apropiadas para la masa máxima del vehículo y el diámetro de las ruedas; dos señales de advertencia autoportantes y líquido para el lavado de los ojos –a utilizar por el conductor y/o su ayudante–; y para cada miembro de la tripulación del vehículo, es decir, para el conductor y su ayudante en caso de que la empresa lo necesite por las particularidades del servicio; el vehículo debe llevar consigo un chaleco o ropa fluorescente<sup>485</sup>; un aparato de iluminación portátil (como puede ser una linterna); un par de guantes protectores y, por último un equipo de protección ocular (por ejemplo gafas protectoras).

Al margen de estas prescripciones para toda clase de mercancías peligrosas, y supeditado a determinadas clases, el ADR establece un equipamiento adicional:

- a. Se deberá llevar una máscara (por ejemplo una máscara de evacuación de emergencia con un filtro combinado de gas/polvo del tipo A1B1E1K1-P1 o A2B2EK2-P2 que sea similar al que se describe en la norma EN 141) de evacuación de emergencia por cada miembro de la tripulación a bordo del vehículo para las etiquetas de peligro números 2.3 ó 6.1.
- b. Una pala (sólo se requiere para las materias sólidas y líquidas con etiquetas de peligro números 3, 4.1, 4.3, 8 ó 9).
- c. Un obturador de entrada al alcantarillado (sólo se requiere para las materias sólidas y líquidas con etiquetas de peligro números 3, 4.1, 4.3, 8 ó 9).
- d. Un recipiente colector (sólo se requiere para las materias sólidas y líquidas con etiquetas de peligro números 3, 4.1, 4.3, 8 ó 9).

Desde esta misma perspectiva, puesto que durante el transporte de las mercancías peligrosas en la carretera por diversos motivos (reparación del motor o bien en la cabina) puede aparecer algún conato de incendio, las unidades de transporte deben ir provistas de extintores de incendios portátiles<sup>486</sup> como también de herramientas para reparaciones y mantenimientos simples del vehículo durante el transporte.

---

<sup>485</sup> Semejante por ejemplo al descrito en la norma europea EN 471.

<sup>486</sup> Estos extintores, en su mayoría, están adaptados a las clases de inflamabilidad A, B y C y tienen una capacidad mínima total de 3 kg de polvo (o de capacidad correspondiente para otro agente extintor aceptable) y homologados para la correspondiente categoría de transporte. Con arreglo a la LOTT (141.24.7), se considera como infracción grave y derivándose la responsabilidad al transportista: «Carecer de los extintores que resulte obligatorio llevar en relación con el vehículo o la carga, o disponer de los mismos en condiciones que no permitan o garanticen su correcta utilización». A su vez, «se consideran incluidos en este apdo. aquellos

Por otro lado, en caso de que el mismo conductor realice –lo que acontecerá según la modalidad de transporte– también las operaciones de carga y descarga o, en su caso, el cargador-descargador respectivo, también deben hacer uso de los EPI necesarios para el arrastre y manipulación durante las actividades de las mercancías peligrosas.

En términos generales, para la manipulación de cargas, el arrastre de las mercancías, estos sujetos tienen que estar provisto de unos guantes de seguridad, de un calzado de seguridad<sup>487</sup> y de unas gafas para evitar proyecciones de objetos, para aquellos trabajadores que por su categoría profesional les sea imprescindible su utilización según las normas de Seguridad e Higiene en el Trabajo<sup>488</sup>. Para la planificación de la prevención de la empresa de transporte, el empresario cargador o destinatario de mercancías peligrosas, de antemano, debe conocer los riesgos que conllevan las situaciones en las que se cargan o descargan mercancías; entre otros, pueden provocar que los trabajadores padezcan riesgos, derivados por golpes, atrapamientos de objetos, caídas de personal al mismo o distinto nivel, cortes, posturas forzadas, esguinces.

De este modo, para evitar estas situaciones «*debe realizarse una eficaz formación enfocada a la manipulación de cargas y diferentes tipos de EPI*<sup>489</sup>» tarea que desarrollará la empresa por medio de los responsables de prevención. La formación de cómo manejar las cargas resulta clave, puesto que los sobreesfuerzos que se realizan al levantar, empujar o desplazar cargas producen dolores de espalda si se desconoce la manera correcta de levantar las cargas y de realizar las posturas adecuadas. Circunstancia que deberá valorarse en el momento de realizar la evaluación de riesgos y evitar en la manera de lo posible que no se sucedan tales posturas inadecuadas y que se lleven a cabo medidas preventivas para la manipulación tales como alternar las tareas y realizar pausas continuadas para evitar repetir una misma postura, y en la medida de lo posible utilizar prioritariamente ayudas mecánicas evitando el esfuerzo físico del trabajador. Entre los tipos de EPI para evitar los dolores en la zona lumbar se encuentran los cinturones o fajas de seguridad, así como los medios de traslado de mercancías tales como traspaletas o carretillas elevadoras.

Por su parte, durante las operaciones de la descarga de mercancías peligrosas al vehículo cisterna mediante aire comprimido, la empresa tiene la obligación de prevenir el riesgo derivado del estallido o proyección del equipo.

---

*supuestos en los que los extintores no estén provistos del correspondiente precinto, salvo que se acredite su buen funcionamiento o haya caducado el plazo para hacer su inspección».* Sobre este mismo motivo atinente a incumplimientos de la obligación de disponer de extintores durante esta clase de transportes se manifiesta, según se detallará más adelante, un gran número de sentencias.

<sup>487</sup> Es tal la importancia del calzado de seguridad, que ha sido objeto de análisis por parte del INSHT; las notas técnicas de prevención núms. 813 y 773 tratan sobre sus tipos y usos distintos, respectivamente.

<sup>488</sup> Convenio Colectivo de transporte de mercancías por carretera de la Región de Murcia 2004-2006. Resolución de 4 mayo 2005. BO. Región de Murcia 16 mayo 2005.

<sup>489</sup> FUNDACIÓN MAPFRE, “*Seguridad y Salud para Conductores de mercancías*”, en base al Informe vial para conductores de mercancías (julio 2010), marzo 2011, págs. 123 y ss.

Para esta tarea, debe hacer uso de un manómetro en el cual se indica la presión del compartimento (instalado para comprobar antes de la apertura la presión dentro del mismo). En definitiva, utilizando para cada tarea los EPI oportunos, se conseguirán reducir sustancialmente las posibles lesiones.

Directamente relacionado con los equipos de protección individual, como se analizará más adelante en el apartado correspondiente a las responsabilidades, cabe resaltar la imposiciones del recargo de prestaciones por omisión de medidas de prevención de riesgos laborales ya que, como consecuencia de la omisión del empresario de las prescripciones contenidas en el Real Decreto 2177/2004, de 12 de noviembre, se produzca un accidente, deberá responder del mismo recargo.

## **7. MEDIDAS A ADOPTAR POR PARTE DE LAS EMPRESAS DEL SECTOR DE ACTIVIDAD EN SUPUESTOS DE EMERGENCIA Y DE RIESGO GRAVE E INMINENTE. ACCIDENTES GRAVES. PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN ANTE ACCIDENTES Y AVERÍAS EN LA CARRETERA.**

Siguiendo por el recorrido normativo de la LPRL, en paralelo a la actuación a llevar a cabo en supuestos de accidentes o averías en la carretera por parte de la empresa y del conductor profesional en conjunción con Protección Civil, se encuentran las medidas que se deben adoptar en el seno de las empresas en supuestos de emergencia (art. 20) y de riesgo grave e inminente (art. 21) –la explicación de tales medidas, de modo preliminar, va a servir de base para el posterior análisis de la normativa relacionada con las Leyes de Industria y las prescripciones acerca de la adopción en estas instalaciones de las medidas concretas en supuestos de accidentes graves– ante las operaciones que se deriven durante la carga en el vehículo y la descarga del mismo de las mercancías consideradas como peligrosas.

Durante el transporte por carretera de estas mercancías, el conjunto normativo relativo a la adopción del empresario de las medidas de emergencia y de situaciones de riesgo grave e inminente para sus trabajadores, pueden enfocarse en las normas de actuación en caso de avería o accidente (arts. 20-23 del RD 551/2006) en el que tras una situación de estas características comienza a dar efectos un plan de actuación especial de protección civil ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas (art. 21, RD 551/2006) para atenuar y minimizar las consecuencias que pueden concurrir en un accidente de estas características para la población y protección del medio ambiente. Estas medidas para sus conductores y ayudantes, en su caso, deben ser tomadas primordialmente por el titular de la empresa transportista en conjunción con Protección Civil, con independencia de que el propio porteador deba cumplir en el seno de su organización con estas medidas por encontrarse en ella trabajadores auxiliares, sin embargo, aquellas situaciones de emergencia y de riesgo grave e inminente que puedan derivarse en los centros de trabajo se entienden para las empresas cargadoras o descargadoras de mercancías siendo los sujetos que se benefician de la adopción de estas medidas, los trabajadores encargados de cargar y descargar las mismas.

Evidentemente, en términos globales como cualquier otra empresa productiva, se deben cumplir tales preceptos contenidos en la LPRL relativos a las medidas de emergencia y riesgo grave e inminente que pueden ocurrir con ocasión de la actividad del transporte de mercancías peligrosas y de las operaciones de carga y descarga en las instalaciones habilitadas al efecto. Desde este mismo enfoque se le suman –dado que estas empresas manejan y manipulan sustancias consideradas como peligrosas–, también las prescripciones que para estos casos se derivan del Real Decreto 374/2001, de 6 de abril para la protección de la seguridad y salud de los trabajadores contra los riesgos relacionados con los agentes químicos durante el trabajo<sup>490</sup>.

Así en un primer término, bajo los designios de la LPRL, el empresario dependiendo del volumen de la empresa y de su actividad debe analizar las posibles situaciones de emergencia y adoptar las medidas necesarias en materia de primeros auxilios, lucha contra incendios y evacuación de los trabajadores, designando para ello al personal<sup>491</sup> encargado de poner en práctica estas medidas y comprobando periódicamente, en su caso, su correcto funcionamiento. El citado personal debe poseer la formación necesaria, ser suficiente en número y disponer del material adecuado, en función de las circunstancias antes señaladas. Mientras, el conductor profesional y su ayudante también deben ser formados, al margen de los conocimientos que haya adquirido el primero de ellos previamente en la obtención del CAP del conductor, en aquellas tareas relativas a las situaciones de control y plan de actuación en caso de accidente o avería en la carretera.

Puesto que durante el transporte por la carretera y en las instalaciones en las que se realizan las operaciones de carga y descarga de mercancías peligrosas existe un alto porcentaje de que se produzca una situación de emergencia, la adopción de estas medidas adquiere gran relevancia. Precisamente por el volumen y tamaño de la empresa de transporte predominante en el sector –pequeña y mediana empresa o empresario individual– que cuenta con la infraestructura y los medios necesarios, esta obligación prevista en el artículo 20 de la LPRL se ve cumplida con el concurso que para ello establezca el empresario titular con servicios externos a la empresa; en particular en materia de primeros auxilios, asistencia médica de urgencia, salvamento y lucha contra incendios, de forma que quede garantizada la rapidez y eficacia de la misma.

---

<sup>490</sup> BOE 1 mayo 2001.

<sup>491</sup> Acerca de este personal junto a ser suficiente en número y disponer del material adecuado en función de las circunstancias anteriormente señaladas, honda advertir, la imperiosa necesidad de que dispongan de la formación necesaria para llevar a cabo su cometido diligentemente, puesto que su actuación resulta fundamental para minimizar los efectos del accidente y controlar la situación. A mayor abundamiento, en este mismo sentido y acorde con el plan de emergencia establecido por la empresa, *«resulta fundamental la formación de todo el personal implicado en estas tareas específicas en la que se incluye el conocimiento de las instalaciones, equipos y sustancias peligrosas utilizadas en planta, riesgos asociados y medios de autoprotección disponibles»* VV.AA., “Manual Básico para la elaboración e implantación de un Plan de Emergencia en PYMES”, Organismo Autónomo del OSALAN, Instituto Vasco de Seguridad y Salud Laborales, Bilbao, octubre 2001, pág. 52.

Por su parte, las obligaciones referidas a las medidas a adoptar por parte de estas empresas participantes en la actividad con ocasión de que sus trabajadores se encuentren o puedan estar expuestos a un riesgo grave e inminente con ocasión de su trabajo –que en el caso de transportar por carretera o de cargar y descargar las mercancías peligrosas son situaciones realmente fáciles de producirse– se relacionan, merced a la LPRL (art. 21) con las siguientes:

- a. Informar lo antes posible a todos los trabajadores afectados acerca de la existencia de dicho riesgo y de las medidas adoptadas o que, en su caso, deban adoptarse en materia de protección.
- b. Adoptar las medidas y dar las instrucciones necesarias para que, en caso de peligro grave, inminente e inevitable, los trabajadores puedan interrumpir su actividad y, si fuera necesario, abandonar de inmediato el lugar de trabajo. En este supuesto no podrá exigirse a los trabajadores que reanuden su actividad mientras persista el peligro, salvo excepción debidamente justificada por razones de seguridad y determinada reglamentariamente.
- c. Disponer lo necesario para que el trabajador que no pudiera ponerse en contacto con su superior jerárquico, ante una situación de peligro grave e inminente para su seguridad, la de otros trabajadores o la de terceros a la empresa, esté en condiciones, habida cuenta de sus conocimientos y de los medios técnicos puestos a su disposición, de adoptar las medidas necesarias para evitar las consecuencias de dicho peligro.

A estos efectos, como se ha manifestado con anterioridad, tanto los trabajadores por cuenta ajena como los autónomos, tienen el derecho a interrumpir su actividad y abandonar de inmediato el lugar de trabajo<sup>492</sup> cuando consideren que dicha actividad entraña un riesgo grave e inminente para su vida o su salud. En este supuesto no podrá exigirse a los trabajadores que reanuden su actividad mientras persista el peligro, salvo excepción debidamente justificada por razones de seguridad y determinada reglamentariamente. En la carretera se entiende ante cualquier situación que observe por ejemplo una pérdida de vertido de la carga peligrosa o un incendio de grandes proporciones, situaciones en las que obviamente el conductor profesional así como su ayudante, podrán con el fin de salvaguardar sus vidas, abandonar el vehículo y situarse a una distancia prudencial del mismo, no sin antes, actuar en estas situaciones bajo la legalidad y cumpliendo con su papel establecido a estos efectos en el Real Decreto 551/2006 [art. 20.1 a)]. Así, la actuación del conductor o de su ayudante, en su caso se entiende a que deban tomar inmediatamente las medidas que se determinen en las instrucciones

---

<sup>492</sup> En caso del conductor profesional y, de su ayudante, en caso de formar parte de la tripulación: del vehículo y, en caso del responsable de las operaciones de carga y descarga: del establecimiento. El derecho que disfruta el TRADE o el transportista autónomo en estas situaciones convergen cuando se encuentra en el centro de trabajo de la empresa cliente realizando operaciones de carga y descarga, así al margen de cumplir con el contenido normativo relativo a la coordinación de actividades empresariales (art. 24, LPRL), en situaciones en las que concurra con otros trabajadores, podrá ante una situación de riesgo grave e inminente ininterrumpir su actividad profesional y abandonar el centro. (art. 8.7, LETA).



escritas para el conductor, facilitadas por el expedidor, y adoptar aquellas otras que figuran en la legislación vigente. Seguidamente se procederá a informar de la avería o accidente al teléfono de emergencia que corresponda, de acuerdo con la relación que, a tal efecto, se publica, con carácter periódico, en el BOE mediante Resolución de la Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior. Siempre que fuera posible, se comunicará también a la empresa o propietario de la mercancía. De esta forma, el legislador recoge la forma en que el conductor puede ponerse en contacto con la empresa para recibir las instrucciones necesarias así como notificar debidamente a los agentes de seguridad para minimizar estos efectos en la carretera; todo ello se ampliará seguidamente.

En este mismo orden de cosas, deben subrayarse nuevamente las mencionadas instrucciones escritas, las cuales, tienen la obligación de suministrarlas el expedidor de las mercancías al porteador y, éste a su vez, a sus conductores asalariados o bien, el expedidor directamente al transportista autónomo encargado de hacer trasladar por carretera en su propio vehículo las mercancías peligrosas. Así, estas instrucciones escritas sirven de apoyo para los conductores y, en su caso los ayudantes, para actuar convenientemente dado que su contenido resulta fundamental al señalar las acciones a realizar en casos de accidentes o de emergencias, además de recoger la información acerca de las materias transportadas y los riesgos proporcionada por el expedidor de las mercancías peligrosas.

Por contra, durante la manipulación, ya sea el encargado el conductor de llevar a cabo la carga y descarga o, el cargador-descargador en cada caso, pueden considerar en cualquier momento, por ejemplo por la rotura o daño de una carga peligrosa un riesgo grave el manejarla por la alta probabilidad de que bien explote, bien se incendie por una chispa; en estos casos pueden interrumpir la actividad e incluso abandonar las instalaciones.

Por parte del titular de estas empresas que incumpla sus obligaciones y no adopte o no permita la adopción de estas medidas, los representantes legales de éstos podrán acordar por mayoría de sus miembros, la paralización de la actividad de los trabajadores afectados por dicho riesgo. Tal acuerdo será comunicado de inmediato a la empresa y a la autoridad laboral, la cual, en el plazo de veinticuatro horas, anulará o ratificará la paralización acordada (art. 21.3, LPRL). Sin embargo, por las características de las empresas transportistas (microempresas) en estos casos no existen representantes de los trabajadores por tanto su incidencia es nula y va en detrimento de los trabajadores al no poder asumir esta posibilidad y acordar la paralización de la actividad, cosa que puntualmente sí puede ocurrir en aquellas empresas grandes de transporte o cargadoras y descargadoras, que por su tamaño sí cuentan con estos representantes.

Al margen de este contenido normativo de la LPRL, como se ha mencionado, dado que entre las cargas peligrosas que maneja la empresa de transporte en el centro de trabajo pueden encontrarse distintos agentes, tales como

radiactivos<sup>493</sup> o químicos peligrosos en atención a los agentes manipulados y presentes en el trabajo la empresa quedará sujeta a su normativa específica. En efecto, en caso de que la empresa de transporte se encuentre en su centro de trabajo con la presencia de agentes químicos peligrosos, automáticamente se encuentra sujeta a las prescripciones contenidas en el Real Decreto 374/2001, de 6 de abril<sup>494</sup> concerniente a las medidas a adoptar frente a accidentes, incidentes y emergencias relacionadas directamente con los anteriores criterios analizados en los artículos 20 y 21 de la LPRL.

Desde este enfoque pues, el empresario titular del establecimiento en cada caso, con el claro objetivo de proteger la salud y la seguridad de los trabajadores frente a estas situaciones que se pueden derivar de la presencia en el lugar de trabajo de agentes químicos, debe planificar las actividades a desarrollar para que en caso hipotético de que se produzcan accidentes, incidentes o situaciones de emergencia, pueda adoptar correctamente las medidas necesarias. En virtud del artículo 7 del citado Real Decreto 374/2001, de 6 de abril, estas medidas comprenden:

- a. La instalación de los sistemas o la dotación de los medios necesarios, teniendo en cuenta los resultados de la evaluación para paliar las consecuencias del accidente, incidente o emergencia y, en particular, para el control de la situación de peligro y, en su caso, la evacuación de los trabajadores y los primeros auxilios.
- b. La formación de los trabajadores que deban realizar o participar en dichas actividades, incluyendo la práctica de ejercicios de seguridad a intervalos regulares.
- c. La organización de las relaciones con los servicios externos a la empresa, en particular en materia de primeros auxilios, asistencia médica de urgencia, salvamento y lucha contra incendios.
- d. La puesta a disposición de información sobre las medidas de emergencia relativas a agentes químicos peligrosos, accesible a los servicios internos y externos, incluyendo:
  - Aviso previo de los correspondientes peligros en el trabajo, medidas de determinación del peligro, precauciones y procedimientos, de forma que los servicios de urgencias puedan establecer sus propios procedimientos de intervención y sus medidas de precaución.

---

<sup>493</sup> Relativo a la presencia en el centro de trabajo de materiales radiactivos, desde el Consejo Nacional de Seguridad Nuclear, a fecha de 18 de enero de 2012 (Madrid) se llevó a cabo la “*Guía de ayuda para la elaboración de las disposiciones a tomar en caso de emergencia aplicables al transporte de materiales radiactivos por carretera*” con el firme convencimiento de servir de ayuda en la elaboración de las disposiciones a tomar en caso de emergencia, las cuales deben ser entregadas al transportista, ante una remesa de material radiactivo por carretera. Esta guía tal y como se detalla, es de aplicación a todas aquellas empresas que actúen como expedidoras de materiales radiactivos ante un transporte por carretera.

<sup>494</sup> Para la protección de la seguridad y salud de los trabajadores contra los riesgos relacionados con los agentes químicos durante el trabajo (BOE 1 mayo 2001).

- Toda información disponible sobre los peligros específicos que surjan o puedan surgir durante un accidente o emergencia, incluida la información sobre los planes y procedimientos que se hayan establecido con arreglo a lo dispuesto en el presente artículo.
- e. El establecimiento de los sistemas de aviso y comunicación que sean precisos para advertir de un incremento del riesgo que implique una situación de emergencia, a fin de permitir una respuesta adecuada y, en particular, el rápido inicio de las medidas de control de la situación de peligro, así como de las operaciones de asistencia, evacuación y salvamento.

Habiendo establecido todas estas medidas, el plan de actuación de la empresa en supuesto de que efectivamente se produzca un accidente, incidente o emergencia resultará eficaz y consecuentemente la seguridad y salud de los trabajadores no se verá perjudicada. Asimismo, si la situación necesita la realización de reparaciones y de trabajos en la zona afectada con el fin de restablecer la normalidad, los trabajadores encargados de llevarlos a cabo deben estar provistos –por tanto, es obligación de la empresa que proporcione estos materiales– de ropa de protección adecuada, equipo de protección personal y equipo y material de seguridad especializados; deben utilizarlos mientras persista la situación, la cual no deberá ser permanente. La utilización de estos EPI's se hace imprescindible para paliar los efectos puesto que, en caso de no utilizarlos, la empresa no autorizará a permanecer en la zona afectada a personas sin protección.

### **7.1. Accidentes graves.**

Las consecuencias que se derivan de la materialización de accidentes producidos con ocasión de la actividad, máxime por el tipo de carga transportada o manejada, son muy graves y perjudiciales para las personas, cosas y medio ambiente. Haciendo hincapié en esta afirmación, un claro ejemplo que demuestra la gravedad de este tipo de accidentes fue el ya comentado accidente de tráfico ocurrido en las inmediaciones del camping tarraconense “*Los Alfaques*” en el que fallecieron a causa de la explosión de un camión cisterna 243 personas.

De este modo, en conjunción con las anteriores medidas de emergencia y los riesgos graves e inminentes con ocasión de la actividad, en las instalaciones en las que se realizan las operaciones de carga y descarga –que deben estar acondicionadas y contar con los medios necesarios para una eficiente actividad– pueden producirse accidentes graves como consecuencia de la presencia de este tipo de sustancias peligrosas en el trabajo<sup>495</sup>.

---

<sup>495</sup> Desde la Unión Europea, por mor de las graves consecuencias de este tipo de accidentes imponen a las plantas de productos químicos peligrosos unas inspecciones más estrictas. De interés a este respecto, a fecha de 11/06/2012, según se extrae de la *web*: euoparlty los eurodiputados se preparan para una votación que afectará a más de 10.000 empresas para prevenir y gestionar mejor los accidentes graves con sustancias peligrosas. A colación de modo ilustrativo se adjunta la siguiente dirección electrónica direccionable al vídeo (versión

No en vano, en caso de producirse un accidente grave, el titular de la empresa cargadora o destinataria (que coincide con la empresa que descarga las mercancías peligrosas) teniendo en cuenta el tamaño y su actividad, deberá adoptar las mencionadas medidas de emergencia necesarias en materia de primeros auxilios, lucha contra incendios y evacuación de sus trabajadores. Para estas tareas puede contar con personal propio y no acudir externamente a un servicio de prevención ajeno, puesto que al contrario que las empresas de transporte que predominan en nuestro país, éstas suelen ser de un tamaño importante y contar con la infraestructura suficiente y adecuada.

Precisamente, ante los riesgos inherentes en el manejo de las sustancias peligrosas presentes en el trabajo y la gravedad de los accidentes, existe un amplio conjunto de normas específicas para prevenir a los trabajadores expuestos a las mismas. En primer orden, conviene señalar la existencia en nuestro ordenamiento jurídico interno, desde una perspectiva general, del Real Decreto 1254/1999, de 16 de julio<sup>496</sup> de medidas de control de riesgos inherentes a accidentes graves con sustancias peligrosas. Su objetivo primordial estriba en la exigencia por parte de los titulares de las mismas de la necesidad de disponer de una organización de autoprotección y de un plan de emergencia interior para adoptar las medidas necesarias para prevenir accidentes graves y limitar sus consecuencias para las personas, bienes y medio ambiente. No obstante, esta norma no resulta de aplicación en el ámbito del transporte de mercancías peligrosas por expresa exclusión legal [art. 4.c) del RD 1254/1999]<sup>497</sup>.

Igualmente, en el supuesto de que el titular del establecimiento, utilice en su actividad concretos agentes peligrosos en el trabajo (Clase 7 ADR: materias radiactivas), debe cumplir con las especificaciones establecidas en la norma sobre la protección radiológica de los trabajadores relacionadas contra los riesgos que resultan de las radiaciones ionizantes –RD 783/2001, de 6 de julio<sup>498</sup> que aprueba el Reglamento sobre Protección Sanitaria contra Radiaciones Ionizantes– y sobre las disposiciones más rigurosas o específicas establecidas en el Real Decreto 665/1997, de 12 de mayo<sup>499</sup>, sobre la protección de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición a agentes cancerígenos durante el trabajo. Así en un primer término, de tener presentes en el centro de trabajo de materias radiactivas, es decir, alguna de las incluidas según el ADR en la clase 7, siempre y cuando esta clase de materias que contienen radionúclidos sobrepasen los valores indicados en el mismo Acuerdo, el empresario titular quedará sujeto al mencionado Reglamento.

---

inglés) en el que se detallan estas inspecciones en estas plantas de productos químicos: <http://europartv.europa.eu/es/player.aspx?pid=7cef48d5-d773-4e47-b4fa-a06d012897b7>.

<sup>496</sup> Publicado en el BOE de 20 julio 1999 y, a su vez, modificado parcialmente por el RD 948/2005, de 29 julio (BOE 30 julio 2005).

<sup>497</sup> «El presente Real Decreto no se aplica al transporte de sustancias peligrosas por carretera, ferrocarril, vía navegable interior y marítima o aérea, incluidos el almacenamiento temporal intermedio, las actividades de carga y descarga y el traslado desde, o hacia, muelles, embarcaderos o estaciones ferroviarias de clasificación, fuera de los establecimientos a los que es de aplicación el presente Real Decreto».

<sup>498</sup> BOE 26 julio 2001.

<sup>499</sup> BOE 24 mayo 1997.

Igualmente, si en el lugar de trabajo hay presentes sustancias o mezclas peligrosas que induzcan cáncer o que aumenten su incidencia, obligatoriamente, el empresario transportista deberá cumplir con las disposiciones contenidas en el Real Decreto 665/1997, de 12 de mayo. Así, para evitar estos accidentes graves en la manipulación de sustancias peligrosas, por su importancia y trascendencia conviene destacar la nota práctica realizada por el INSHT<sup>500</sup> en la que se observan un conjunto de medidas prácticas a adoptar en la manipulación de estos productos considerados como peligrosos.

En particular, acorde al Instituto, los procesos en el que se suelen producir mayor número de accidentes graves son aquellos relacionados durante el trasvase dado que, pueden llegar a producirse entre otros riesgos, proyecciones y salpicaduras de las sustancias, inhalaciones de agentes químicos<sup>501</sup>, contactos dérmicos, intoxicaciones y quemaduras de diversa consideración por incendios.

De este modo para cada uno de estos riesgos para los trabajadores existen unas medidas básicas preventivas.

- a. Contactos dérmicos por roturas de envases en su transporte: transportar los envases de vidrio en contenedores de protección; controlar los envases plásticos frente a su previsible deterioro. No exponerlos al sol y; emplear envases seguros y ergonómicamente concebidos. Emplear preferentemente recipientes metálicos de seguridad para pequeñas cantidades.
- b. Incendios o intoxicaciones por evaporación incontrolada de sustancias inflamables o tóxicas: trasvasar en lugares bien ventilados, preferentemente mediante extracción localizada; controlar los derrames y residuos, eliminándolos con métodos seguros; mantener los recipientes herméticamente cerrados y; controlar totalmente los focos de ignición y ventilar en operaciones de limpieza.
- c. Proyecciones y salpicaduras en trasvases por vertido libre: trasvasar en lugares fijos que reúnan las debidas condiciones de seguridad; evitar el vertido libre desde recipientes. Emplear instalaciones fijas o, en su defecto, equipos portátiles de bombeo adecuados; emplear equipos de protección personal, en especial de cara y manos; limitar los trasvases manuales a recipientes de pequeña capacidad; disponer de duchas de emergencia y lavaojos en lugares próximos a los lugares donde se efectúen trasvases y; disponer de sistemas fijos de recogida de posibles derrames.

---

<sup>500</sup> INSHT, “*Accidentes graves frecuentes en la manipulación de sustancias peligrosas. Medidas básicas de prevención*”, ERGA-Noticias, núm. 78, Ministerio de Fomento, Madrid 2003.

<sup>501</sup> Precisamente, en torno a este riesgo grave para la integridad del trabajador, desde un enfoque preventivo el INSHT ha tenido en consideración la peligrosidad del mismo para llevar a cabo la NTP núm. 750: “*Evaluación del riesgo por exposición inhalatoria de agentes químicos*”. De igual forma, también para prevenir la exposición a contaminantes químicos por vía dérmica se encuentra la NTP núm. 697.

- d. Contactos dérmicos con sustancias peligrosas derramadas: no emplear serrín para absorber líquidos inflamables; no verter a la red general de desagües sustancias peligrosas o contaminantes sin tratar previamente; emplear equipos de protección personal, en especial de manos; mantener el orden y la limpieza donde se manipulen sustancias peligrosas.
- e. Incendios en trasvases de líquidos inflamables por la electricidad estática: evitar la existencia de atmósferas peligrosas en el interior de recipientes. Aplicar, en lo posible, sistemas de inertización; trasvasar a velocidades lentas; evitar las proyecciones y las pulverizaciones. Llenar los recipientes por el fondo; asegurar una perfecta conexión equipotencial entre los recipientes y las partes metálicas del equipo de bombeo, estando el conjunto conectado eléctricamente a tierra; emplear equipos de bombeo adecuados frente al riesgo; emplear siempre recipientes metálicos; no emplear ropa de trabajo de fibras acrílicas y por último; usar preferiblemente ropa de algodón, así como calzado de seguridad antiestático.

Estrechamente vinculado a las instalaciones, los titulares de estas empresas que intervienen en el entramado de la actividad del transporte de mercancías peligrosas, en las que se almacenen productos químicos deben seguir las instrucciones técnicas establecidas por el Real Decreto 379/2001, de 6 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de almacenamiento de productos químicos y sus instrucciones técnicas complementarias MIE APQ-1, MIE APQ-2, MIE APQ-3, MIE APQ-4, MIE APQ-5, MIE APQ-6 y MIE APQ-7<sup>502</sup>. A través del mismo, se trazan las condiciones de seguridad de las instalaciones de almacenamiento, carga, descarga y trasiego de productos químicos peligrosos, entendiéndose por tales las sustancias o preparados considerados como peligrosos en el Reglamento sobre clasificación, envasado y etiquetado de sustancias peligrosas –aprobado por el RD 363/1995, de 10 de marzo<sup>503</sup>– añadiendo las prescripciones técnicas de seguridad a las que han de ajustarse las instalaciones de almacenamiento de los siguientes productos tóxicos: MIE APQ-1 «almacenamiento de líquidos inflamables y combustibles», MIE APQ-2 «almacenamiento de óxido de etileno», MIE APQ-3 «almacenamiento de cloro», MIE APQ-4 «almacenamiento de amoniaco anhidro», MIE APQ-5 «almacenamiento de botellas y botellones de gases comprimidos licuados y disueltos a presión», MIE APQ-6 «almacenamiento de líquidos corrosivos» y MIE APQ-7 «almacenamiento de líquidos tóxicos».

En atención a su ámbito de aplicación y de cara a determinar si la instalación en concreto se encuentra obligada bajo el Real Decreto 379/2001, de 6 de abril, cabe destacar cómo se excluye del mismo el almacenamiento de los siguientes productos químicos de capacidad inferior a los márgenes que a continuación se señalan:

---

<sup>502</sup> BOE 10 mayo 2001. Modificado parcialmente por el RD 105/2010, de 5 de febrero sobre determinados aspectos de la regulación de los almacenamientos de productos químicos y se aprueba la instrucción técnica complementaria MIE APQ-9 «almacenamiento de peróxidos orgánicos» BOE 18 marzo 2010.

<sup>503</sup> BOE 5 junio 1995.

- a. Sólidos fácilmente inflamables: 1.000 kg.
- b. Sólidos tóxicos: clase T+, 50 kg; clase T, 250 kg; clase Xn, 1.000 kg.
- c. Comburentes: 500 kg.
- d. Sólidos corrosivos: clase a, 200 kg; clase b, 400 kg; clase c, 1.000 kg.
- e. Irritantes: 1.000 kg.
- f. Sensibilizantes: 1.000 kg.
- g. Carcinogénicos: 1.000 kg.
- h. Mutagénicos: 1.000 kg.
- i. Tóxicos para la reproducción: 1.000 kg.
- j. Peligrosos para el medio ambiente: 1.000 kg.

En todas ellos, si bien no se siguen las condiciones de seguridad establecidas en el Reglamento, inexorablemente han de seguir las medidas de seguridad propuestas por el fabricante de productos químicos, a cuyos efectos éste entregará, al menos, la correspondiente documentación cristalizada en las fichas de datos de seguridad –se indican las eventuales precauciones especiales que el usuario deba conocer o tomar, en relación el transporte dentro y fuera de sus instalaciones– al usuario de las instalaciones. Por consiguiente, todas aquellas empresas que manipulen esta clase de sustancias en cantidades superiores a las señaladas, quedarán sujetas a las instrucciones contenidas en el Real Decreto 379/2001, de 6 de abril y su modificación posterior.

Independientemente de la clase de mercancías peligrosas que manipulen, siempre que se encuentren bajo la clasificación que el ADR realiza, todas estas instalaciones han de contar con una señalización en la que se indique de manera clara la presencia de estos productos químicos, además de los que pudieran existir por otro tipo de riesgo. Para cumplir con este cometido, en cada caso el titular debe seguir las indicaciones que establece el Real Decreto 485/1997 de 14 de abril<sup>504</sup>, en el que se establecen las disposiciones mínimas en materia de señalización de seguridad y salud en el trabajo. A ello, se le añade la necesidad de que estas instalaciones dispongan de una adecuada ventilación de forma que se evite la exposición de los operarios por encima de los valores límites ambientales establecidos en la normativa laboral, así como también duchas y lavajojos, equipos y sistemas de protección contra incendios, así como establecer un plan de emergencia interior<sup>505</sup>, sin olvidar los equipos

---

<sup>504</sup> BOE 23 abril 1997.

<sup>505</sup> Merced al cual, según indica el Reglamento, cada almacenamiento o conjunto de almacenamientos dentro de una misma propiedad tendrá su plan de emergencia. El plan considerará las emergencias que pueden producirse, la forma precisa de controlarlas por el personal del almacenamiento y la posible actuación de servicios externos. Para establecimientos que estuvieran afectados por la legislación vigente en materia de accidentes graves, este plan de emergencia se ajustará a los requerimientos del RD 1254/1999, de 16 de julio, por el que se aprueban medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes

de protección individual<sup>506</sup> relacionados a las características del producto almacenado y el tipo de operación a realizar; el personal del almacenamiento dispondrá para la manipulación de ropa apropiada, que en ningún caso pueda generar cargas estáticas, y de equipos de protección y primeros auxilios para ojos y cara, manos, pies y piernas, etcétera. Según señala el Reglamento, este personal responsable de las operaciones de almacenamiento, debe recibir una formación acerca de los procedimientos de trabajo, incluyendo el acceso a la información relativa a los riesgos de los productos y procedimientos de actuación en caso de emergencia, que estarán disponibles en letreros bien visibles. En efecto, el titular de la instalación deberá proporcionar las instrucciones específicas, de forma escrita y oral, los siguientes datos:

- a. Propiedades de los líquidos que se almacenan.
- b. Función y uso correcto de los elementos e instalaciones de seguridad y del equipo de protección personal.
- c. Consecuencias de un incorrecto funcionamiento o uso de los elementos e instalaciones de seguridad y del equipo de protección personal.
- d. Peligro que pueda derivarse de un derrame o fugas de los líquidos almacenados y acciones a adoptar.

Del mismo modo que en carretera –como analizaremos de inmediato– se establece un plan de actuación para mitigar los posibles efectos a causa de un accidente de tráfico en el que se ve envuelto el vehículo con las mercancías peligrosas, los titulares de los establecimientos en los que se encuentran productos peligrosos para las operaciones de carga o descarga de los productos químicos señalados, caso de accidentes graves o importantes darán *«cuenta de inmediato al órgano competente de la Comunidad Autónoma, el cual podrá disponer el desplazamiento de personal facultativo para que, en el plazo más breve posible, se persone en el lugar del accidente y tome cuantos datos estime oportunos que permitan estudiar y determinar las causas del mismo. En caso de incendios, la empresa informará de las medidas de precaución adoptadas o que se prevé adoptar para evitar su propagación»* (art. 7, RD 379/2001).

---

graves en los que intervengan sustancias peligrosas, y sus modificaciones. Para el resto de almacenamientos, será de aplicación lo dispuesto en el RD 393/2007, de 23 de marzo, por el que se aprueba la Norma Básica de Autoprotección de los centros, establecimientos y dependencias dedicados a actividades que puedan dar origen a situaciones de emergencia, siempre que las cantidades almacenadas superen las mínimas señaladas en dicha Norma Básica. En cualquier caso, será de aplicación lo dispuesto en la LPRL en relación con el establecimiento de medidas de emergencia y, en particular, lo dispuesto en su art. 20.

<sup>506</sup> Que, a su vez, deben acogerse al RD 485/1997, de 14 de abril sobre disposiciones mínimas en materia de señalización de seguridad y salud en el trabajo (BOE 23 abril 1997).



## **7.2. El plan de actuación especial. El papel del conductor profesional y su/s ayudante/s. Protección Civil ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera.**

En aquellos accidentes o incidentes<sup>507</sup> en los que se ven involucrados vehículos con cargas peligrosas, las mercancías pueden reaccionar de muy distintas maneras y provocar graves consecuencias. Por esta razón, ante el peligro que corre la sociedad, las fuerzas de seguridad tienen competencia para intervenir y mantener un perímetro de seguridad alrededor del accidente, evitando de esta manera mayores perjuicios para la población, bienes y medio ambiente y disminuyendo los riesgos de provocar una concatenación de accidentes en la vía<sup>508</sup>.

Para este fin existe en nuestro país Protección Civil<sup>509</sup>, institución mediante la cual se persigue prevenir las situaciones de grave riesgo colectivo o catástrofes, proteger a las personas y los bienes cuando dichas situaciones se producen, así como contribuir a la rehabilitación y reconstrucción de las áreas afectadas a través entre otros miembros, de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad o los Bomberos. De entre todos los tipos de transportes de mercancías peligrosas existentes, aquellos realizados por carretera y ferrocarril son los que con más frecuencia y mayor incidencia ponen en riesgo a la población, de tal forma que los esfuerzos de las actuaciones de Protección Civil se priorizan en este ámbito frente a las restantes modalidades del transporte.

---

<sup>507</sup> Cabe resaltar la diferencia entre ambos conceptos. De un lado, el accidente se trata de todo «evento indeseado que da lugar a la muerte, enfermedad, lesión, daño u otra pérdida» (OHSAS 18001), mientras que el incidente, se define como «aquél evento que da lugar a un accidente o que tiene el potencial para producir un accidente».

<sup>508</sup> En esta línea, ejemplificando una actuación real de la protección civil ante un accidente grave producido por un vehículo de transporte de mercancías peligrosas, se puede nombrar el incendio de un camión con productos corrosivos (producido en Ametlla del Mar, Tarragona a fecha 20 de agosto de 2011) que obligó a la activación del plan especial de emergencias en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril en Cataluña (*Transcat*), por parte de Protección Civil (por la combustión se producen emisiones peligrosas). Se actuó para evitar consecuencias, cortando el carril en el que ocurrió el siniestro y creando un espacio de seguridad para posibilitar el trabajo de los bomberos para la extinción del vehículo siniestrado.

<sup>509</sup> Orgánicamente, dentro del Ministerio de Fomento y a su vez de la Dirección General de Protección Civil y Emergencias, conteniendo un portal específico en la siguiente dirección electrónica: (<http://www.proteccioncivil.org/>). Precisamente a requerimiento de la Dirección General de Protección Civil los expedidores de mercancías peligrosas y los transportistas de mercancías por carretera deberán facilitar las informaciones que sean necesarias para la elaboración de los mapas de flujos de los transportes de mercancías que habrán de formar parte del plan estatal y de los planes de las Comunidades Autónomas, previstos en la Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril (aprobada por el RD 387/1996, de 1 marzo. BOE 22 marzo 1996). Básicamente, la Dirección General de Protección Civil requerirá informaciones en torno a la denominación, clase y cantidad de cada una de las mercancías peligrosas expedidas o transportadas en un período de tiempo determinado y las localidades de origen y destino de los transportes, itinerarios seguidos y número de viajes efectuados a lo largo del período, según itinerarios y mercancías peligrosas transportadas (art. 3.2, RD 387/1996).

Para estos casos de accidentes, como se pudo comprobar, al margen de que toda unidad de transporte debe llevar a bordo el equipamiento de protección general e individual para ser utilizados cuando se tengan que tomar las medidas de emergencia generales o que comporten riesgos particulares, según establece el ADR en su sección 8.1.5 (calzo, dos señales de advertencia autoportantes, chaleco o ropa fluorescente, aparato de iluminación portátil, guantes de protección y gafas protectoras), existen instrucciones escritas<sup>510</sup> en las que se señalan los pasos a seguir y el modo de proceder ante estos casos de accidentes, incidentes o averías del vehículo en la carretera en los que como factor común están involucradas las mercancías peligrosas. El transportista será responsable de no entregar al conductor las instrucciones escritas, al igual que en el supuesto que el vehículo que transporte mercancías peligrosas no lleve el mencionado equipo de protección personal ni el equipamiento para tomar las medidas adicionales o especiales previstas en las instrucciones escritas (infracción grave, art. 141.24.8, LOTT).

Por la gravedad de los accidentes de tráfico en los que se ven envueltos unas mercancías altamente inestables resulta esencial un protocolo de actuación para minimizar sus efectos; existen muchas probabilidades de que, ante un accidente en la carretera de un vehículo con una carga peligrosa, se vierta parte de ésta y ponga en peligro a terceros ajenos. Así, los miembros de Protección Civil<sup>511</sup> con la ayuda de las fuerzas de seguridad deben trabajar para descontaminar el área afectada, retirando los materiales contaminados y procediendo al traslado de los mismos a un lugar apropiado para su acondicionamiento como residuos. Por su parte, obviamente alejados de estas tareas de descontaminación, la participación del conductor profesional y en su caso, de su ayudante se limitan a cumplir de inmediato las medidas determinadas en las instrucciones escritas facilitadas previamente por el expedidor, así como a adoptar aquellas otras que figuran en la legislación vigente. Para poder llevar a cabo estas medidas, indudablemente, el conductor debe contar con la formación necesaria y que se exige en estas circunstancias. En efecto, entre los conocimientos teóricos y prácticos indispensables que recoge el ADR, los conductores se encuentran formados en cuanto a las materias relativas al comportamiento tras un accidente: primeros auxilios, seguridad vial, conocimientos básicos relativos a la utilización de los equipos de protección, instrucciones escritas, etc. [8.2.2.3.2 e), ADR].

---

<sup>510</sup> Ver a tal efecto, el **anexo 6**: “*Instrucciones Escritas según el ADR*”.

<sup>511</sup> En concreto en su planificación ante el riesgo de este tipo de accidentes, deberá contemplarse las siguientes actuaciones: a) control de accesos y regulación del tráfico en las zonas afectadas; b) tareas de salvamento y evacuación de las personas afectadas; c) asistencia sanitaria y, en su caso, control sanitario de la población potencialmente afectada, en particular de grupos especialmente vulnerables (grupos críticos); d) actuaciones urgentes de los equipos de primera intervención; e) medidas de protección y, en su caso, alejamiento de la población de las zonas de peligro; f) sistemas de avisos e información a la población; g) control y seguimiento de posibles episodios de contaminación ambiental, asociados al accidente (contaminación de aguas superficiales y subterráneas, servicios de abastecimiento, suelos y aire); h) tareas de limpieza y saneamiento ambiental de la zona afectada; i) reparación de urgencia de las vías de comunicación afectadas y restablecimiento del tráfico; j) gestión del tratamiento controlado, en cada caso, de los productos tóxicos y peligrosos generados a causa del accidente y, por último el; k) restablecimiento de los servicios básicos de la comunidad que hayan podido verse afectados.

Seguidamente deben proceder a informar de la avería o accidente al teléfono de emergencia que corresponda y, siempre que fuera posible, también a la empresa o propietario de la mercancía peligrosa. Por tanto trabajan en conjunción los miembros de Protección Civil y el conductor y su ayudante para minimizar los efectos y, conseguir de este modo, en la medida de lo posible proteger la seguridad de la población y del medio ambiente. A propósito de estas situaciones de emergencia y de actuación, el legislador nacional publicó las fichas de intervención destinadas a los servicios operativos para estos casos en los que se han producido accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera. Estas fichas de intervención que no se deben confundir con las instrucciones escritas dirigidas a los conductores, vienen recogidas merced a la Orden INT/3716/2004, de 28 de octubre<sup>512</sup> –adaptada al ADR– con la finalidad de que los servicios operativos puedan disponer de criterios homogéneos de actuación, en los primeros momentos de la emergencia y, actuar, adecuadamente en atención a la adopción de las medidas de prevención y protección adecuadas a tomar, para cada tipo de mercancía peligrosa.

Así con todo, el Gobierno desarrolló específicamente la protección ante este tipo de accidentes a través de la Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril<sup>513</sup>, teniendo su origen tras la aprobación de la Ley 2/1985, de 21 de enero de Protección Civil<sup>514</sup>, y la Norma Básica de Protección Civil aprobada por el Real Decreto 407/1992, de 24 de abril<sup>515</sup>. A su vez, ésta última Norma Básica de Protección Civil determinó la aprobación de la Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante el riesgo radiológico<sup>516</sup> a través

<sup>512</sup> Orden a través de la cual, publica las fichas de intervención para la actuación de los servicios operativos en situaciones de emergencia provocadas por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril. BOE 16 noviembre 2004. A colación de dicha Orden, conviene mencionar la existencia a través de la *web* del Ministerio de Fomento, de un libro en formato electrónico con el título “*Fichas de intervención en situaciones de emergencia*”, con el objetivo de convertirse en una guía para que estos servicios operativos puedan disponer de criterios homogéneos de actuación en los primeros momentos de la emergencia. Autor: Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras. Centro de Publicaciones, Ministerio de Fomento. Año: 2010 Edición: 3ª Lugar edición: Madrid.

<sup>513</sup> Aprobada por el RD 387/1996, de 1 marzo. BOE 22 marzo 1996. Esta norma sirve de asidero para el desarrollo por las distintas Comunidades Autónomas de sus propios planes especiales de actuación en estos casos. En efecto, la presente Directriz Básica establece los criterios mínimos que habrán de seguir las distintas Administraciones públicas en la confección de los planes especiales de Protección Civil frente a los riesgos de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas, por carretera y ferrocarril, en el ámbito territorial y competencial que a cada una corresponda. Todo ello con la finalidad de prever un sistema que haga posible, en su caso, la coordinación y actuación conjunta de los distintos servicios y Administraciones implicadas. Así, desde el Gobierno por medio de esta Directriz y la posibilidad que otorga a las CCAA persigue la colaboración conjunta de todas las Administraciones y sujetos implicados en la actividad con el fin de aunar esfuerzos en supuestos de accidentes y averías de vehículos con cargas peligrosas y minimizar las graves consecuencias que pueden llegar a producir para personas, bienes y medio ambiente

<sup>514</sup> BOE 25 enero 1985.

<sup>515</sup> BOE 1 mayo 1992.

<sup>516</sup> RD 1564/2010, de 19 de noviembre. BOE 20 noviembre 2010. Esta norma nacional bebe del ADR en el que en su sección 1.7.1 se particulariza el establecimiento de las medidas de emergencia en caso de accidentes o incidentes durante el transporte de materias de la clase 7 (radiactivas). Así, en el mismo sentido que la norma nacional, en virtud del ADR, en caso de

de la cual, se determinan las obligaciones que deben cumplir los titulares de las instalaciones y actividades con potenciales riesgos radiológicos que pueden dar lugar a situaciones de grave riesgo, catástrofe o calamidad pública, en supuestos de que ocurran esta clase de accidentes. No obstante, pese a que este plan de actuación también puede resultar cuando la empresa transporte o manipule mercancías consideradas por el ADR como radiactivas, el estudio se va a centrar –por ser de interés directo– en la Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera (RD 387/1996, de 1 de marzo).

Esta última norma establece el contenido al que deben ajustarse los Planes Especiales que elaboren en su caso las distintas Comunidades Autónomas<sup>517</sup>

---

accidentes o incidentes durante el transporte de material radiactivo, deberán observarse las disposiciones de emergencia, tal y como dispongan las organizaciones nacionales y/o internacionales pertinentes, para proteger a las personas, las propiedades y el medioambiente. Una guía adecuada para definir estas disposiciones se encuentra en el documento “Planificación y Preparación para la Respuesta en caso de Emergencia en Accidentes de Transporte que involucren Material Radiactivo”, Colección de Normas de Seguridad núm. TS-G-1.2 (ST-3), LAEA, Viena (2002). Los procedimientos de emergencia deberán tener en cuenta la generación de otras materias peligrosas que se puedan producir como consecuencia de la reacción entre el contenido de una remesa y el medioambiente, en caso de producirse un accidente. En suma, el ADR en su sección 1.7 establece para las partes firmantes del mismo deben cumplir para garantizar y proteger a las personas, los bienes y el medio ambiente de los efectos de la radiación en el transporte de materias radiactivas. Esta protección está asegurada por: a) la contención del contenido radiactivo; b) el control de la intensidad de radiación exterior y; c) la prevención de la criticidad.

<sup>517</sup> Entre otros, se encuentran vigentes los Planes homologados de Comunidades Autónomas ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril, los que a renglón seguido se relacionan: Comunidad Autónoma de Valencia. Aprueba el Plan Especial ante el Riesgo de Accidentes en el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril. Decreto 49/2011, de 6 de mayo (Diario Oficial de la Comunidad Valenciana 11 mayo 2011); Comunidad Autónoma de La Rioja. Da a conocer el Acuerdo de la Comisión Nacional de Protección Civil en el que se efectúa la homologación del Plan Especial de La Rioja sobre transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril (TRANSCAR). Resolución 5/2011, de 29 de noviembre (BO. La Rioja 2 diciembre 2011); Comunidad Autónoma de La Rioja. Da a conocer el Acuerdo de la Comisión Nacional de Protección Civil en el que se efectúa la homologación del Plan Especial de La Rioja sobre transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril (TRANSCAR). Resolución 5/2011, de 29 de noviembre (BO. La Rioja 2 diciembre 2011); Comunidad Autónoma de Extremadura. Establece las bases reguladoras de las subvenciones a otorgar por la Consejería de Administración Pública y Hacienda en materia de Protección Civil y la primera convocatoria. Decreto 80/2010, de 26 de marzo (DO. Extremadura 31 marzo 2010); Comunidad Autónoma de Castilla y León. Aprueba el Plan de Protección Civil ante el Riesgo de Transportes de Mercancías Peligrosas de Castilla y León (MOCyL). Acuerdo 3/2008, de 17 de enero (BO. Castilla y León 23 enero 2008) y; el de la Comunidad Foral de Navarra. Aprueba el Plan Especial de Protección Civil ante emergencias por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carreteras y ferrocarriles en la Comunidad Foral de Navarra. Acuerdo de 6 de junio 2005 (BO. Navarra 20 julio 2005). De todos ellos, significativamente conviene destacar el Plan Especial ante el riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril de la Comunidad Autónoma de Valencia (aprobado por el Decreto 49/2011, de 6 de mayo. Diario Oficial de la Comunidad Valenciana 11 mayo 2011). Por su localización, en el territorio de la Comunidad Valenciana confluyen importantes vías de transporte de mercancías (la Autopista del Mediterráneo) como unión a la Comunidad Valenciana con el País Vasco y Cataluña por el norte, y con Cartagena y Andalucía por el sur. Así, de este modo, el presente Plan Especial resulta crucial en el ámbito de actuación de la Comunidad Valenciana para limitar las consecuencias, en caso de accidentes con mercancías, sobre las personas, bienes y/o en el medio ambiente; intentando garantizar una actuación

de nuestro país con objeto de que cada Comunidad Autónoma en su ámbito territorial específico desarrolle su propio plan especial de actuación, siempre bajo las pautas marcadas en la citadas normas: Real Decreto 407/1992, de 24 de abril y Real Decreto 387/1996, de 1 de marzo. Por tanto, el legislador permite a las distintas Comunidades Autónomas, –siempre respetando el contenido de ambas normas– a que lleven a cabo sus planes de actuación específica en caso de accidentes en los que se vean involucrados en las carreteras vehículos con mercancías peligrosas. En este mismo sentido se manifiesta el Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español al señalar que «*estos planes especiales serán elaborados de acuerdo con lo establecido en la Directriz básica de planificación de protección civil ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril, aprobada mediante Real Decreto 387/1996, de 1 de marzo*» (art. 21, RD 551/2006).

Desde este prisma, para comprobar la eficacia del protocolo de actuación correspondiente y, de manera simultánea, observar en qué medida se desarrolla la colaboración entre los sujetos del transporte y la Protección Civil, se suelen realizar simulacros con mercancías peligrosas<sup>518</sup> que sirven para

---

rápida, eficaz y coordinada de los recursos públicos y privados en caso de producirse accidentes terrestres de mercancías peligrosas en el territorio de la Comunidad Valenciana.

<sup>518</sup> Como por ejemplo el realizado en Huesca a fecha 11 de octubre de 2011 en el que se simuló el accidente de un camión que transportaba estireno, una sustancia química, con tal de comprobar la eficacia o no del protocolo de actuación en este supuesto en el que interviene Protección Civil (112), la empresa Polidux, el Servicio Comarcal de Bomberos, Policía Local y Guardia Civil. El ejercicio, que ha simulado un posible caso, ha comenzado cuándo el conductor del camión que transportaba el estireno ha sufrido un accidente con vertido del producto. El chofer, que ha resultado ileso, llama al 112 e informa de la situación activándose el protocolo de actuación, es decir, el aviso a los distintos cuerpos que actúan. Una vez llegan los bomberos, que ya vienen con el equipo de intervención en químicas, comienza el ejercicio propiamente dicho, con la información a los distintos intervinientes, el acordonamiento de la zona y la actuación en la que en primer lugar se reducen las emisiones de gases con espuma y luego se tapona la fuga. Es un ejercicio denominado simulacro blanco ya que no hay fuego y en el que se actúa como si fuera de verdad, los distintos cuerpos analizan cómo se ha producido su participación y se repasan los datos con el fin de mejorar y corregir errores, según ha explicado José María Castellón, Jefe de Planificación Civil del Gobierno de Aragón. Estos simulacros se vienen produciendo de manera periódica y buscan el mejorar el protocolo de actuación y ver fallos para suprimirlos en caso de un episodio real. El estireno, sustancia que en principio llevaba el camión en realidad era agua, es un hidrocarburo instaurado, oleoso y de olor permanente, usado en la industria para la fabricación de polímeros y resinas sintéticas, como poliéster. En el simulacro han intervenido unas veinte personas entre Guardia Civil, Protección Civil, Bomberos, Policía Local y empresa de transporte y en el mismo se han utilizado distintos vehículos y se ha comprobado la eficacia de la informática ya que en un programa se especifica la forma de actuar de todas las sustancias peligrosas, que pueden darse en un accidente. Noticia extraída del foro de transporte *ecosmep.com* a través de *radiohuesca.com* (11/10/2011). Al igual que el simulacro realizado en Pamplona (29/05/2012) en el que se simuló un derrame de fenol almacenado en un gran recipiente a granel y transportado por un camión caja junto a envases de cloro y lejía. El vertido se produjo después de que se declarase supuestamente un incendio en la parte trasera de un camión, que estaba estacionado en el aparcamiento de mercancías peligrosas debido a un problema con el turbo. Como consecuencia de este incidente simulado se activó el preceptivo plan de emergencia especial. Tras recibir el aviso, se movilizaron dotaciones y recursos de bomberos, protección civil, Policía Foral y Cruz Roja. Este simulacro, según informó el Gobierno de Navarra se enmarcó en una jornada sobre la actuación en incidentes con mercancías peligrosas organizada por la Agencia Navarra de Emergencias y Aconsena.

aproximar en la medida de lo posible, los tiempos de reacción y la eficacia de las medidas a adoptar por las fuerzas de seguridad y las distintas personas participantes en estas labores (conductores, ayudantes y empresas de transporte o propietarias de mercancías peligrosas).

Así con todo, en caso de que se produzca un accidente o avería de un vehículo que transporte mercancías peligrosas y que por ello, el conductor profesional se encuentre incapacitado para continuar su circulación, ante el posible riesgo que puede implicar para la población «*se pone en marcha una compleja maquinaria de intervención en la que son protagonistas tanto las Administraciones Públicas (estatal, autonómica, local) como los sujetos del transporte (expedidores, conductores, transportistas, etc.), y que debe ser lo más eficaz posible*<sup>519</sup>». De este modo, las distintas Administraciones Públicas en coordinación con los sujetos participantes en el transporte, participan para asegurar una respuesta eficaz a consecuencia de un accidente de estas características. Esta colaboración, en caso de emergencia por accidente en el transporte de mercancías peligrosas resulta fundamental por la inmediatez y premura de la actuación ante estos casos y la posible expansión de los riesgos generados en el accidente. Para conseguirlo, tanto los expedidores como los transportistas y los fabricantes, importadores y suministradores de sustancias peligrosas por medio de la confección de las fichas de datos de seguridad –que de inmediato se analizarán y a través de las cuales, ayudan al conductor y a su ayudante a actuar convenientemente al tipo de mercancía transportada y, en este caso, involucrada en el accidente–, deben colaborar<sup>520</sup> informando debidamente a la Administración Pública sobre las características, naturaleza y modo de manipulación de las mercancías utilizadas en el transporte accidentado (art. 4, RD 551/2006) con objeto de conocer mejor los riesgos posibles y actuar en consonancia minimizando las consecuencias sobre las personas, bienes o medio ambiente.

<sup>519</sup> BERMEJO VERA, J. (dir.), “*El Derecho de los Transportes Terrestres*”, Cedecs, Derecho Administrativo, Barcelona, 1999, pág. 100.

<sup>520</sup> Vinculado a esta colaboración conjunta de la Administración Pública y los profesionales del sector (expedidores, transportistas, etc.) para aunar esfuerzos en aras a minimizar las consecuencias derivadas de los accidentes o averías de los vehículos que transporten mercancías peligrosas, existe la posibilidad de que se firmen acuerdos de colaboración tal y como regula el RD 551/2006 en su art. 22. Literalmente, dispone al respecto lo siguiente: «*por el Ministerio del Interior o por los órganos competentes de las Comunidades Autónomas en cada caso, así como por aquellas entidades que representen sectores profesionales interesados (expedidores, transportistas, etc.), y con el fin de colaborar en las actuaciones en caso de accidente, se fomentarán acuerdos o pactos de ayuda mutua entre las propias empresas de los sectores profesionales, y acuerdos o convenios de colaboración de dichas empresas con las autoridades competentes en tales circunstancias. De los mismos se dará información a la Comisión Nacional de Protección Civil y, según proceda, a la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas*». Procedentes de estos acuerdos o convenios de colaboración, todos aquellos daños que se deriven directa o indirectamente del empleo de personal y materiales de las empresas incorporadas a los mismos con las autoridades competentes, las lesiones producidas a las personas por estas actividades de colaboración en los planes de protección civil frente a estos accidentes y, asimismo, los daños que causen a terceros por la acción de aquéllos en tales circunstancias, serán indemnizables de conformidad con lo dispuesto en la legislación sobre responsabilidad de la Administración por el funcionamiento de los servicios públicos, sin perjuicio de su resarcimiento por la misma con cargo al responsable del accidente.

La información a proporcionar por parte de los expedidores de mercancías peligrosas al órgano a cuyo cargo se encuentra la dirección de las actuaciones de emergencia, gravita en torno a la naturaleza, características y modo de manipulación de las mercancías peligrosas involucradas, que permitan o faciliten una valoración lo más precisa y rápida posible de los riesgos que del accidente puedan derivarse. A estos efectos, el órgano de dirección de la emergencia podrá requerir la presencia de un representante del expedidor en el lugar del accidente (art. 4, RD 387/1996). Del mismo modo, en el supuesto de producirse un accidente de este tipo de características, la dirección de la empresa de transporte deberá colaborar con la Administración Pública y a su requerimiento, facilitar los medios materiales y personales adecuados (sus propios conductores profesionales) para recuperar, trasvasar, custodiar y transportar en las debidas condiciones de seguridad los materiales que se hayan visto involucrados en el accidente.

Según se mencionó, el Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo también establece con el mismo fin de la Directriz Básica –es decir, salvaguardar a la población ante el accidente del vehículo que transporta mercancía peligrosa–, las normas de actuación en caso de avería o accidente (arts. 20-23 ambos incluidos). Así, regula una doble vía de actuación, por un lado la del conductor o de su ayudante, en su caso y, por otro, por imposibilidad de los mismos, la actuación ha llevar a cabo por parte del servicio de intervención (Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, Bomberos, etc.).

El conductor o en su caso, su ayudante inmediatamente tras el accidente o avería del vehículo, deben adoptar las medidas que se determinan en las instrucciones escritas –se llevarán, al alcance de la mano, en la cabina del vehículo– facilitadas por el expedidor, en las que contiene la información necesaria de las mercancías peligrosas y los modos de actuación a seguir en caso de que ocurra un accidente durante su transporte. Con anterioridad al inicio del transporte en la carretera ambos el conductor y el ayudante, se deben instruir sobre las particularidades de la materia peligrosa a transportar, debiendo leer detenidamente las instrucciones escritas que se le hayan entregado y recabando del expedidor, cargador o intermediario, cuantas aclaraciones precise, asegurándose de que tanto la carta de porte como las instrucciones escritas para el conductor se encuentran a bordo de la unidad de transporte al iniciar el viaje (art. 25, RD 551/2006). Sin perjuicio de esta obligación del conductor, bien es cierto que éste con anterioridad a su profesión, al haber adquirido el CAP ya tiene asumido unos conocimientos teóricos y, sobre todo, prácticos (lucha contra incendios o primeros auxilios) para una actuación conveniente en estos casos: seguridad vial, instrucciones escritas, utilización de los equipos de protección, etc. En efecto, gracias a la formación del CAP, el conductor profesional de antemano dispone de una capacidad y unos conocimientos mínimos para evaluar las situaciones de emergencia. No en vano, como se observa en el **anexo 1** – “Programa de materias de los cursos de cualificación inicial y formación continua de conductores (RD 1032/2007, de 20 de julio)”–, uno de los objetivos del programa del curso de cualificación inicial que se exige a todo conductor con anterioridad a ejercer su profesión, consiste en tener las aptitudes necesarias para actuar debidamente en situaciones de accidentes de tráfico, así como para evaluar la situación,

prevenir el agravamiento de los accidentes y avisar a los servicios de socorro. En este mismo módulo formativo, cabe destacar cómo se particulariza sobremanera en la realización de unas prácticas sobre las aptitudes ya comentadas anteriormente de extinción de incendios<sup>521</sup> y de primeros auxilios<sup>522</sup>.

Seguidamente, el conductor y su ayudante, tras tomar las medidas inmediatas que vienen determinadas en las instrucciones escritas procederán a informar de la avería o accidente al teléfono de emergencia que corresponda y, siempre que las circunstancias sean oportunas y posibles, también a la empresa transportista de la que dependan o propietario de la mercancía. El listado de teléfonos de emergencia que, a efectos de cumplir con el deber de información de los riesgos y de las medidas preventivas aplicables incluido en el artículo 18 de la LPRL del empresario para sus trabajadores, éste debe proporcionar a sus conductores y ayudantes el listado actualizado y vigente, normativamente, viene recogido en el artículo 5 del mencionado Real Decreto 387/1996, de 1 de mayo. Así, el legislador nacional con arreglo a éste último precepto, periódicamente, publica y pone a disposición de los transportistas de mercancías peligrosas y otros sectores profesionales interesados, los números telefónicos a utilizar para la notificación de accidentes y otros datos de interés relativos a los centros de coordinación operativa que, en cada ámbito territorial, se encuentren destinados a la gestión de las emergencias; listado telefónico vigente a fecha de la presente investigación y que ha sido publicado por Resolución de la Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior<sup>523</sup>.

Ahora bien, en el supuesto de que sea imposible la actuación del conductor o de su ayudante, el artículo 20 b) del Real Decreto 551/2006 dispone que será la autoridad o su agente más cercano o el servicio de intervención que ha recibido la información inicial del hecho, quien se asegurará de informar a los responsables de tráfico y seguridad vial y el Centro de Coordinación Operativa

<sup>521</sup> Así con todo, el conductor debe recibir instrucción para casos de incendios. No obstante, solamente deben ser entrenados durante su formación para intervenir en casos de incendios limitados en el vehículo, dado que en el supuesto de que el incendio afecte a la carga peligrosa, debe abstenerse de actuar y esperar a la debida dotación de miembros de Protección Civil.

<sup>522</sup> La información acorde a esta materia se debe a la actuación a realizar en caso de que o bien el conductor profesional o bien su ayudante o personas ajenas al accidente hayan estado en contacto con la mercancía o mercancías peligrosas transportadas. De cara a su mayor comprensión, Vid. NTP del INSHT núm. 605: "*Primeros auxilios: evaluación primaria y soporte vital básico*".

<sup>523</sup> Resolución de 6 de octubre de 2011, por la que se publica la nueva relación de números telefónicos a utilizar para la notificación de accidentes y otros datos de interés en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril. BOE 19 octubre 2011. Según la misma, se mantiene el 112 como número operativo para todo el territorio nacional y se indican los números de teléfono que corresponden a los Centros de Coordinación Operativa (veinticuatro horas) que se tienen dispuestos en las Comunidades Autónomas: Aragón: 976 28 12 34; Asturias: 985 77 33 39; Canarias: 922 47 05 01; Cantabria: 942 31 94 00; Castilla y León: 983 32 49 00; Ávila: 920 35 50 02 / 03; Burgos: 947 28 15 28 / 29; León: 987 29 61 03; Palencia: 979 71 55 02; Salamanca: 923 29 60 03 / 02; Segovia: 921 41 73 22 / 921 41 77 88; Soria: 975 22 44 15; Valladolid: 983 41 30 30; Zamora: 980 55 96 00 / 01; Cataluña: 935 51 72 85; Extremadura: 924 31 02 04; Galicia: 881 95 80 00; Islas Baleares: 971 21 10 20; La Rioja: 941 22 22 22; Madrid: 917 08 91 58 y; Murcia: 968 22 96 04, 968 36 84 49 y 968 37 61 16.



designado en el correspondiente plan de la Comunidad Autónoma o, en su defecto, las Delegaciones/Subdelegaciones del Gobierno de la provincia en la que el suceso se produzca, llamando a los mencionados números de teléfono de emergencia establecidos, para que, en cada caso, se adopten las medidas de prevención o protección que resulten más adecuadas, contando para ello con lo dispuesto en las mencionadas fichas de intervención<sup>524</sup> de los servicios operativos en situaciones de emergencia provocadas por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera. Estas fichas, basta reseñar nuevamente « (...) van dirigidas a los servicios de intervención en situaciones de emergencia y tienen como finalidad básica que los servicios de extinción de incendios y salvamento, así como las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, policías autonómicas y cualquiera de los restantes servicios de intervención previstos en los planes de protección civil dispongan de criterios homogéneos de actuación en los accidentes en los que deban intervenir<sup>525</sup>».

A grandes rasgos, la comunicación a que se refieren los párrafos anteriores se efectuará a la mayor brevedad posible y por el medio más rápido para afrontar inmediatamente después del accidente el suceso y controlarlo con el fin de reducir las probabilidades de que exista un peligro próximo para terceros, bienes o medio ambiente. Esta comunicación constará en todo caso de los siguientes datos (art. 20.2, RD 551/2006):

- a. Localización del suceso.
- b. Estado del vehículo implicado y características del suceso.
- c. Datos sobre las mercancías peligrosas transportadas.
- d. Existencia de víctimas.
- e. Condiciones meteorológicas y otras circunstancias que se consideren de interés para valorar los posibles efectos del suceso sobre la seguridad de las personas, los bienes o el medio ambiente y las posibilidades de intervención preventiva.

Finalmente, los órganos competentes en materia de transportes y la dirección de la empresa, a raíz de sus actuaciones ante un accidente o incidentes en los que se vean implicados vehículos con mercancías peligrosas, están sujetos a la realización de unos informes en los que se muestren las actuaciones llevadas a cabo para cada supuesto, a tenor del artículo 23 del Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo. En esta misma línea, en el caso de que, a consecuencia de accidentes o incidentes de cisternas de mercancías peligrosas, se vean afectados el depósito o sus equipos, el órgano competente en materia de seguridad industrial podrá requerir al propietario de la cisterna un informe de un organismo de control.

---

<sup>524</sup> En ellas, a modo de recordatorio, se contienen las medidas de prevención y protección adecuadas a tomar, para cada tipo de mercancía peligrosa. No deben confundirse con las mencionadas instrucciones escritas, o fichas de seguridad dirigidas a los conductores, sino que son complementarias a éstas últimas.

<sup>525</sup> BERMEJO VERA, J. (dir.), *“El Derecho de los Transportes Terrestres”*, Cedecs, Derecho Administrativo, Barcelona, 1999, pág. 100.

Así, de las actuaciones que realicen las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad o los órganos competentes en materia de transportes, deben remitir un informe a la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, mientras que por parte de la dirección de la empresa, deberá remitir un informe a la Dirección General de Transportes por Carretera, al Ayuntamiento del término municipal donde se hubiera producido el suceso y al órgano competente de la Comunidad Autónoma en cuyo territorio hubiera tenido lugar el accidente o incidente, en las condiciones que estipula el ADR, en un plazo no superior a treinta días naturales. Todo ello sin perjuicio de una posterior ampliación de este informe. Desde esta perspectiva, en virtud del ADR (apdo. 1.8.5) debe realizarse una declaración de los sucesos en los que se ven implicadas mercancías peligrosas, en el momento en que se produce un accidente o un incidente grave, durante la carga, llenado, transporte o descarga de mercancías peligrosas en el territorio de un país sujeto al ADR, el cargador, llenador, transportista o destinatario, respectivamente, tendrá la obligación de presentar un informe según el «*modelo de informe sobre sucesos ocurridos durante el transporte de mercancías peligrosas*<sup>526</sup>» a la autoridad competente, la cual, deberá por sí misma, si lo estima necesario, transmitir un informe al Secretario de la Comisión Económica de Naciones Unidas para Europa con el fin de informar a las otras Partes contratantes. Para ser considerado un suceso desde el prisma del ADR, éste necesariamente ha de ajustarse a unos criterios: este suceso notificable debe ser aquél en el que se ha producido un derrame de mercancía peligrosa o ha habido riesgo inminente de pérdida de producto<sup>527</sup>, daño corporal<sup>528</sup>, material o al medio ambiente<sup>529</sup> o han intervenido las autoridades<sup>530</sup>.

El informe que debe remitir la empresa en estos casos no debe confundirse con el parte de accidentes analizado con anterioridad y que debe realizar el Consejero de Seguridad designado en toda empresa que transporte, cargue o descargue mercancías peligrosas, con arreglo al artículo 8 del Real Decreto 1566/1999. En efecto, esta figura participa activamente para la empresa que se ha visto involucrada en estos sucesos: en este caso tras haberse producido un

<sup>526</sup> Dispuesto en el apdo. 1.8.5.4 del ADR y adjuntado en la presente investigación por medio del **anexo 7**: “*Informe sobre sucesos ocurridos durante el transporte de mercancías peligrosas conforme al ADR*”.

<sup>527</sup> Se produce “*pérdida de producto*” cuando se derraman mercancías peligrosas: a) de las categorías de transporte 0 o 1 en cantidades iguales o superiores a 50 kg. o 50 litros; b) de la categoría de transporte 2 en cantidades iguales o superiores a 333 kg. o 333 litros; o c) de la categoría de transporte 3 en cantidades iguales o superiores a 1.000 kg o 1.000 litros.

<sup>528</sup> Un suceso en el que se ha producido “*daño corporal*” es aquél en el que las víctimas lo son debido a la mercancía peligrosa transportada y en el que los heridos: a) necesitan un tratamiento médico intensivo; b) necesitan un ingreso hospitalario de al menos un día; o c) presentan una incapacidad para trabajar durante al menos tres días consecutivos.

<sup>529</sup> Se produce “*daño material o daño al medio ambiente*” cuando las mercancías peligrosas, independientemente de su cantidad, se han derramado y el importe estimado de los daños sobrepasa 50.000 euros. No se tiene en cuenta en este aspecto los daños sufridos por el medio de transporte directamente implicado que contenga mercancías peligrosas o por la infraestructura modal.

<sup>530</sup> Se produce “*intervención de la autoridad*” cuando en un suceso en el que se hayan visto implicadas mercancías peligrosas, haya habido una intervención directa de las autoridades o servicios de urgencia y se haya procedido a la evaluación de personas o al corte de vías destinadas a la circulación pública (carreteras) durante al menos tres horas como consecuencia del peligro representado por las mercancías peligrosas.

accidente en el curso de una operación de transporte. Sin embargo, su cometido va más allá y también debe realizar el mismo informe en tanto se produzca un accidente durante la carga o descarga de las mercancías peligrosas y, de ello, se deriven perjuicios a las personas, a los bienes o al medio ambiente.

De tal forma que, merced a lo establecido, el Consejero de Seguridad debe redactar un informe del accidente destinado a la dirección de la empresa para la que dependa o, cuando proceda, a una autoridad pública local, después de haber recogido todos los datos útiles para este fin. A tal fin, el Consejero debe redactar un parte de accidente y hacérselo llegar a la dirección de la empresa de transporte en virtud del artículo 8 del mencionado Real Decreto 1566/1999. De igual forma, colaborará, cuando sea requerido, especialmente en estos casos de accidentes con las autoridades de las Administraciones públicas competentes. Estos informes realizados por el Consejero de Seguridad serán remitidos por la dirección de la empresa, en un plazo no superior a treinta días naturales, a la Dirección General de Transportes por Carretera o a la Dirección General de Ferrocarriles en su caso, al Ayuntamiento del término municipal donde se hubiera producido el suceso y al órgano competente de la Comunidad Autónoma en cuyo territorio hubiera tenido lugar el accidente.

Asimismo, al margen del parte de accidentes que debe realizar, con arreglo al Real Decreto 1566/1999, de 8 de octubre, entre sus obligaciones [art. 7.2, e), f) y g)] debe comprobar a estos efectos, los siguientes procedimientos y prácticas: la aplicación de procedimientos de urgencia adecuados en caso de accidentes o incidentes que pueden afectar a la seguridad durante el transporte de mercancías peligrosas o durante las operaciones de carga o descarga; la realización de análisis y, en caso necesario, la elaboración de partes sobre los accidentes, incidentes o infracciones graves que se hubiesen comprobado en el curso del transporte de mercancías peligrosas, o durante las operaciones de carga o descarga y, por último; la aplicación de medios adecuados para evitar la repetición de accidentes, incidentes o infracciones graves.

### **7.3. Instrucciones escritas para el conductor y las fichas de datos de seguridad.**

Dentro del deber de información del transportista y del cargador, llenador o destinatario de las mercancías peligrosas en relación a la LPRL (art. 18) sobre los riesgos laborales del puesto de trabajo y las medidas aplicables en el seno de la empresa en cuestión, se integra, en nuestro caso, las fichas de datos de seguridad e instrucciones escritas en los modos de proceder en la actividad profesional de los operarios de almacén, así como de los conductores y, de los ayudantes en su caso. Las empresas cargadoras, llenadoras o descargadoras de mercancías peligrosas tienen la obligación de proporcionar las fichas de datos de seguridad a los operarios de almacén responsables en cada caso, de las operaciones de carga y descarga de mercancías peligrosas. Mientras que las instrucciones escritas como es sabido, resultan fundamentales para la actuación inmediata del conductor ante un supuesto de accidente en la carretera, por lo que es obligación del transportista informarles de su existencia y proporcionarles las mismas a sus conductores y ayudantes.

No se deben confundir las fichas de datos de seguridad con las instrucciones escritas: Las primeras, no es un documento que acompaña al transporte, si no que se trata de un documento vinculado con el producto peligroso en cuestión confeccionado por los fabricantes, importadores o suministradores del mismo. Por contra, como es sabido, las instrucciones escritas sí que acompañan al transporte y son llevadas por el conductor que transporta las mercancías peligrosas señalando las actuaciones a realizar en caso de accidentes o de emergencias. Estas instrucciones se encuentran reguladas por el ADR y provienen del modelo oficial de cuatro páginas respecto a su forma y contenidos que a tal efecto establece en su sección 5.4.3 (ver **anexo 6**).

Con arreglo al ADR, como ayuda durante un caso de emergencia por accidente que pueda producirse o surgir durante el transporte, las instrucciones escritas deben llevarse al alcance de la mano, en la cabina<sup>531</sup> del vehículo. Estas instrucciones, deben ser proporcionadas por el transportista –la empresa que efectúa el transporte con o sin contrato de transporte– a la tripulación del vehículo antes de la salida y que comience el transporte, en un/os idioma/s que cada miembro pueda leer y comprender. De este modo, no basta con que se encuentren escritas en el idioma de todos los países por los que transite el vehículo, sino que exclusivamente deben estar en el idioma que entienda el conductor y, en su caso, su ayudante. Para ello, la empresa de transporte se asegurará de que cada miembro de la tripulación del vehículo afectado comprenda correctamente las instrucciones y sea capaz de aplicarlas. Correlativamente, como se ha afirmado, el conductor profesional dispone de antemano de una formación acorde a la comprensión de estas instrucciones dado que entre las distintas materias incluidas en el CAP obligatorio se encuentra precisamente una relativa a las actuaciones a llevar a cabo en caso de accidentes. Así, siguiendo esta misma línea, el ADR obliga a los miembros de la tripulación a que se informen sobre las mercancías peligrosas cargadas y consultar al transportista las instrucciones escritas sobre las acciones que se han de tomar en caso de accidente o emergencia.

Como se observa, es obligación del transportista confeccionarlas con arreglo al modelo oficial del ADR, sin embargo, si acudimos a la norma nacional reflejada en el Real Decreto 551/2006 (art. 25), impone esta obligación, en cambio, al expedidor o, por delegación expresa de éste, el cargador. Por tanto, existe un conflicto normativo y ello porque la norma nacional se publicó en el momento del ADR del año 2005 en el que se indicaba esta obligación del expedidor de proporcionar junto con la carta de porte las instrucciones escritas según las mercancías peligrosas cargadas. Sin embargo, como se ha indicado, actualmente el ADR señala esta obligación por parte del transportista mientras que el Real Decreto 551/2006 sigue en vigor desde el año 2006 y continúa señalando esta obligación del expedidor así que por todo ello, habrá que esperar a que se revise su contenido normativo en el que presumiblemente, la norma nacional se haga eco del ADR y modifique su contenido y obligue al

---

<sup>531</sup> Precisamente sobre esta última exigencia, merced a la NTP núm. 786 del INSHT –“Transporte de mercancías peligrosas por carretera: identificación e información de peligros”– la documentación se guardará en la misma cabina del vehículo transportado por el conductor profesional de manera que sea fácil su identificación, separadas de otra documentación del vehículo para evitar confusiones.

transportista –siguiendo el modelo oficial del ADR adjuntado– a disponer de estas instrucciones a bordo del vehículo y que resulten comprensibles para los miembros de la tripulación.

En efecto, tal y como anteriormente se ha mencionado, dentro del plan de actuación especial en caso de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas, el conductor y su ayudante se hacen valer de las instrucciones escritas para actuar en consonancia a la materia transportada en supuestos de accidentes o emergencias. Haciendo acopio de las infracciones recogidas en este particular en la LOTT. El transportista será responsable de los siguientes incumplimientos: no llevar en la cabina del vehículo al alcance de la mano las instrucciones escritas, de conformidad con el ADR para casos de accidentes correspondientes a la materia que se transporta (infracción muy grave, art. 140.25.7); entregar al conductor estas instrucciones para casos de accidentes, pero inadecuadas en relación con la materia que se transporta (infracción muy grave, art. 140.25.14); mezclar las instrucciones escritas para casos de accidente de la mercancía que se transporta con las de otros productos (infracción muy grave, art. 140.25.20) y, por último, la siguiente actuación que también afecta a las instrucciones escritas, esto es; el mencionado incumplimiento relativo a no llevar en el vehículo el equipo de protección personal adecuado ni el equipamiento para tomar las medidas adicionales o especiales previstas en las instrucciones escritas (infracción grave, art. 141.24.8).

Mientras, el cargador o expedidor –la persona física o jurídica por cuya orden y cuenta se realiza el envío de la mercancía peligrosa, figurando como tal en la carta de porte– en su caso, será responsable en aquel supuesto que entregue al transportista instrucciones escritas para casos de accidentes (art. 140.25.14) inadecuadas en relación con la materia que se transporta. En síntesis, en su mayor parte, siendo el responsable el transportista y, a la espera de una posible revisión del Real Decreto 551/2006 para ajustarse al contenido del vigente ADR, estas infracciones confieren a las instrucciones escritas la importancia de su utilización en supuestos de accidentes, incidentes o averías en los que el conductor y, en su caso, el ayudante deben aunar esfuerzos en aras a la minimización de los posibles efectos que pueden tener tanto para su propia seguridad y salud como para la de terceros o la protección del medio ambiente. Verdaderamente, las consignas de seguridad y ejecución de las instrucciones y equipos de protección resultan sumamente importantes para el conductor profesional y su seguridad y salud, puesto que proporcionan la información básica para en cada caso, la materia peligrosa transportada con las especificaciones atinentes al nombre de la materia o grupo de mercancías, su clase, número ONU y el equipo necesario para la aplicación de las medidas de orden general y también las suplementarias y/o especiales. En atención a la adopción de estas medidas suplementarias y/o especiales, por ejemplo se entienden aquellas atinentes en caso de fugas o vertidos de poca importancia con el fin de evitar su agravamiento, en tanto que ellas puedan hacerse sin riesgo para las personas.

Ligadas a estas instrucciones escritas aparecen las fichas de datos de seguridad que contienen información relativa al producto y deben ser entregadas a los usuarios profesionales del mismo.

Estas fichas de datos, tienen la obligación de confeccionarlas en cada caso, o bien el fabricante, el suministrador o importador de los preparados o productos peligrosos y entregarlas a las empresas usuarias como participantes de la actividad que manejan o manipulan en sus centros de trabajo tales productos peligrosos. Estos sujetos actúan y colaboran también con la Administración para dotar a la actividad de una seguridad y salud durante el transcurso de las operaciones de mercancías peligrosas. En paralelo, la normativa vigente a la que nos vamos a referir, exige que los usuarios profesionales tengan a disposición de las autoridades competentes las fichas de seguridad de los preparados o productos peligrosos que manejen.

Mayoritariamente, dado que estas fichas de datos de seguridad no acompañan al transporte, sino al producto cuando proceda se entienden que se utilizan por las empresas cargadoras o descargadoras de mercancías peligrosas. Aunque ello no es impedimento para que el conductor también las lleve consigo en el vehículo que transporte las mercancías peligrosas por carretera, habida cuenta de la información que contiene en torno al producto transportado.

Antes de acudir a la normativa vigente específica, ha de subrayarse el contenido normativo que, desde la LPRL, afecta a los fabricantes, importadores y suministradores de productos y sustancias químicas de utilización en el trabajo. En virtud de su capítulo específico (VI) y artículo 41<sup>532</sup>: tienen la obligación de suministrar la información que indique la forma correcta de utilización por los trabajadores, las medidas preventivas adicionales que deban tomarse y los riesgos laborales que conlleven tanto su uso normal, como su manipulación o empleo inadecuado. A su vez, como se ampliará los fabricantes, importadores y suministradores de estos productos y sustancias químicas están obligados a envasar y etiquetar los mismos de forma que se permita su conservación y manipulación en condiciones de seguridad y se identifique claramente su contenido y los riesgos para la seguridad o la salud de los trabajadores que su almacenamiento o utilización comporten. A ello, la LPRL añade la obligación de estos sujetos de suministrar la información que indique la forma correcta de utilización por los trabajadores, las medidas preventivas adicionales que deban tomarse y los riesgos laborales que conlleven tanto su uso normal, como su manipulación o empleo inadecuado. Lógicamente, será tarea del empresario en su deber de informar a sus trabajadores, suministrar toda esta información de manera comprensible acerca de los productos y sustancias químicas empleadas en el lugar de trabajo.

---

<sup>532</sup> Un análisis profundo de este precepto viene recogido en la obra: GARCÍA NINET, I. (dir.), MORENO CÁLIZ, S. (coord.), *Manual de Prevención de Riesgos Laborales (Seguridad, higiene y salud en el Trabajo)*, Editorial Atelier Libros Jurídicos, Barcelona, tercera edición (2012). Concretamente en su Lección núm. 11 por VICENTE PALACIO, A. y BALLESTER PASTOR, I. págs.275-285 y, a su vez, por las mismas autoras enmarcado en vid. *Fabricantes, importadores y suministradores de equipos y útiles de trabajo. Obligaciones y responsabilidades en materia de prevención de riesgos laborales*, Editorial Comares, Granada, 2010.

Desde esta base normativa y, a nuestro interés –brevemente puesto que será tratado ampliamente con posterioridad– los fabricantes, importadores y suministradores de estos productos químicos peligrosos, están obligados a confeccionar las mencionadas fichas de datos de seguridad<sup>533</sup> que contienen información relativa al producto empleado, los riesgos potenciales, normas de seguridad y también los equipos de protección individual a utilizar en cada caso por los trabajadores. Estas fichas, que deben ser entregadas a los usuarios profesionales del transporte han de ser periódicamente actualizadas ya que, que el ADR al revisarse bienalmente, puede conllevar modificaciones en la clasificación de las mercancías peligrosas y, por tanto, en su posterior inclusión en el apartado correspondiente de las fichas de seguridad.

A efectos de estas fichas, normativamente, tras la publicación del Real Decreto 1802/2008, de 3 de noviembre<sup>534</sup>, por el que se modifica el Reglamento sobre notificación de sustancias nuevas y clasificación, envasado y etiquetado de sustancias peligrosas, aprobado por Real Decreto 363/1995, de 10 de marzo, con la finalidad de adaptar sus disposiciones al Reglamento (CE) núm. 1907/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo (Reglamento REACH), se regula la expedición de las mismas así como el contenido de las etiquetas que deben llevar las sustancias peligrosas. Las empresas que fabrican, o importan, sustancias peligrosas, deben obligatoriamente adaptar su contenido a la nueva normativa e introducir las modificaciones que ésta requiera para la confección de las fichas de datos de seguridad. Como se puede observar, al margen de confeccionar estas fichas, estas empresas en función de su tipo de actividad (fabricante, importadora o proveedora) con arreglo al nuevo Reglamento (CE) núm. 1272/2008, de 16 de diciembre<sup>535</sup> y la creación de la Agencia Europea de Sustancias y Preparados Químicos, tienen la obligación de clasificar, envasar y etiquetar las sustancias y preparados peligrosos para garantizar la protección de la salud y el medio ambiente, así como la libre circulación de estos productos. Pese a que en este punto no va a ser objeto de análisis, respecto al etiquetado de los productos químicos peligrosos, cabe precisar que las fichas de datos de seguridad resultan fuentes de información complementaria que amplían el contenido de dicha etiqueta.

<sup>533</sup> Como acicate a la elaboración de las mismas por parte de las empresas que fabrican, o importan, sustancias peligrosas, el portal especializado en el transporte de mercancías peligrosas por carretera ([www.ecosmep.com](http://www.ecosmep.com)) en su apartado correspondiente a las “Fichas de Seguridad”, contiene una Guía para su elaboración « (...) con el fin de adoptar un sistema de información dirigido principalmente a los usuarios profesionales que les permita tomar las medidas necesarias para la protección de la salud y de la seguridad en el lugar del trabajo, el responsable de la comercialización de un preparado peligroso deberá disponer de una ficha de datos de seguridad en el momento de la comercialización, entregando una copia de la misma al Ministerio de Sanidad y Consumo», 1 de marzo 2003. Por su parte, desde el INSHT, respecto a la información sobre los productos químicos se encuentra la NTP núm. 371 relativa exclusivamente a dichas fichas de datos de seguridad. Además de ésta, más reciente, se encuentra también la NTP núm. 686 de aplicación y utilización de la ficha de datos de seguridad en la empresa que ayuda sobremedida para su confección por parte de las empresas fabricantes, importadores o suministradoras de productos químicos.

<sup>534</sup> BOE 4 noviembre 2008.

<sup>535</sup> El legislador comunitario con objeto de armonizar las normas sobre clasificación, envasado y etiquetado de sustancias, publicó (DOL 31 diciembre 2008) el presente Reglamento por el que se modifican y derogan las Directivas 67/548/CEE y 1999/45/CE y se modifica el Reglamento (CE) núm. 1907/2006 (REACH).

Asimismo, la información ofrecida en las fichas de datos de seguridad debe cumplir las condiciones establecidas en el mencionado Real Decreto 374/2001, de 6 de abril, relativa a la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores contra los riesgos relacionados con los agentes químicos durante el trabajo. En este sentido, estas fichas de seguridad deben permitir al empresario determinar si hay presente en el lugar de trabajo algún agente químico peligroso y evaluar los eventuales riesgos que suponga el uso de dichos agentes para la salud y la seguridad de los trabajadores.

En síntesis, estas fichas de datos de seguridad que son obligación de los fabricantes, importadores o suministradores de estas sustancias peligrosas al confeccionarlas y entregarlas a los usuarios del transporte de mercancías peligrosas, permiten a éstos últimos –en cada caso, el transportista, el cargador, el llenador o el descargador de las mercancías peligrosas–, al igual que las instrucciones escritas tomar las eventuales precauciones especiales en relación al transporte dentro y fuera de sus instalaciones. Así, toda esta información que resulta relevante puesto que refuerza la seguridad en la actividad, se complementa con la documentación e indicaciones reflejadas en la carta de porte (5.4.1, ADR) y refuerzan la identificación (número ONU, clase, grupo de clasificación, etc.) de las mercancías peligrosas en cada caso, transportadas por carretera, o cargadas y descargadas en los centros habilitantes de las empresas usuarias.

## **8. EVALUACIÓN DE LOS RIESGOS GENERALES EN VIRTUD DE LA LPRL Y DEL REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE PREVENCIÓN.**

Actualmente, dado que la utilización de mercancías cada vez con mayor frecuencia se torna más necesaria, ya sea como materias primas, productos intermedios o productos terminados, el traslado desde el lugar de producción y fabricación de las mismas hasta los centros de distribución va en aumento. Estadísticamente según la Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera para el año 2011<sup>536</sup>, los vehículos pesados autorizados para el transporte de mercancías por carretera realizaron 201 millones de operaciones de transporte.

El sector del transporte por carretera, en general, es un sector con una elevada siniestralidad determinada por la existencia de unos riesgos específicos. A diferencia de los otros modos de transporte (aéreo y marítimo), el de carretera es con creces el más peligroso y el que se cobra más vidas humanas. Las causas de estos accidentes son muy variadas: niveles de estrés del conductor profesional, fallos en los sistemas del vehículo, condiciones meteorológicas adversas, densidad de tráfico en la carretera, son las principales pero no las únicas.

A pesar de estos datos irrefutables, en el sector existe por lo general una acuciada falta de cualificación y formación preventiva de los riesgos concernientes a la actividad del conductor por carretera y del personal responsable de las operaciones de carga y descarga de mercancías. Por esta razón, resulta urgente la necesidad de disponer mecanismos que puedan llevar

---

<sup>536</sup> Publicada por el Ministerio de Fomento.



a cabo las empresas para evaluar los riesgos e intentar reducir los factores que causan accidentes viales y aquellos relacionados con la carga y descarga de las mercancías peligrosas.

En esta tesitura, continuando con las obligaciones que dispone la LPRL, el empresario en su deber general de prevención, debe evaluar los riesgos que no se pueden evitar [art. 15 b)]. En el caso de la empresa transportista y cargadora o cargadora de mercancías peligrosas, el titular en cada caso, no puede desarrollar la actividad de prevención personalmente por imperativo legal: las actividades desarrolladas en estas empresas están incluidas en el anexo I del RSP (trabajos con exposición a agentes tóxicos, a radiaciones ionizantes, productos químicos de alto riesgo) debido a que propiamente, la actividad de estas empresas consiste en transportar o cargar y descargar mercancías de las recogidas en el anexo I y que con arreglo a la clasificación del ADR se consideran como peligrosas.

A consecuencia de ello, estas empresas para realizar la evaluación de riesgos laborales, designaran a trabajadores para ocuparse de esta tarea o, bien, constituirán un servicio de prevención propio o acudirán externamente a una entidad acreditada para actuar como servicio de prevención ajeno. No obstante, a tenor de lo analizado, en caso del tamaño común de la empresa de transporte –salvo el supuesto de grandes empresas con una plantilla de entre 250 y 500 trabajadores– no podrá conformarse un servicio de prevención propio por lo que la actividad preventiva deberá ser llevada a cabo a través de los trabajadores que designe el empresario o acudiendo precisamente, a un servicio de prevención ajeno. En cualquiera de los dos casos, la evaluación de riesgos se realizará mediante la intervención de personal competente según recoge el RSP (art. 4.3) determinando a su vez, las capacidades y aptitudes necesarias para la evaluación de los riesgos en función de tres distintos niveles: básico, intermedio o superior (art. 34). Sin embargo, dado que para que el empresario designe a trabajadores para llevar a cabo la actividad preventiva se exigen unos condicionantes (capacidad necesaria, tiempo, medios precisos, riesgos a los que están expuestos los trabajadores) ciertamente, la empresa de transporte encuentra muchos impedimentos para poder ejercer esta opción, siendo lo más efectivo que acuda a un servicio de prevención ajeno que en cambio, sí que puede contar con el personal y los medios aptos para desarrollar la evaluación de riesgos.

Por su parte, las empresas cargadoras o descargadoras (éstas suelen coincidir con las destinatarias de las mercancías peligrosas), difieren de la estructuración característica del transportista en España (microempresas o PYME's) por lo que siempre que dispongan de los medios necesarios y cuenten con el número de trabajadores que el legislador impone, podrán desarrollar la evaluación de riesgos en cada caso, mediante su propio servicio de prevención propio (mayormente aquellas grandes empresas), designando a trabajadores que disponga de los conocimientos y aptitudes necesarias o acudiendo al igual que las empresas de transporte, al concierto de una entidad externa a la empresa.

Así con todo, como se ha podido comprobar en la presente investigación, la LPRL (art. 16) impone la obligación del empresario de formular un plan de prevención a través de una previa evaluación de los posibles riesgos que pueden amenazar a los trabajadores en el desempeño habitual de su actividad productiva; con la evaluación de estos riesgos laborales se consigue el estudio de los factores que pueden generar daño a los trabajadores. De este modo, todos aquellos riesgos que no se hayan podido evitar, deben pasar por una evaluación inicial con tal de determinar la magnitud real y el peligro específico que puede tener para la salud y seguridad de los trabajadores, con el objetivo de detectar los riesgos existentes en el ámbito de trabajo, analizar si pueden ser eliminados y, en caso contrario, estudiar las mejores medidas para controlarlos.

Junto con la evaluación de los riesgos laborales, la planificación de la actividad preventiva son los instrumentos necesarios para la elaboración e implantación del plan de prevención en la empresa. En efecto, antes de planificar la acción preventiva, resulta necesario conocer las condiciones en las que se desarrolla el trabajo de los trabajadores implicados en estas actividades (conductor profesional y su ayudante, y el distinto personal responsable de acometer la carga y descarga de las mercancías peligrosas) para identificar y evitar los riesgos o evaluar los que no se puedan evitar, y sólo a partir de los resultados de la evaluación de los riesgos, el empresario puede planificar la actividad preventiva, para después ejecutarla<sup>537</sup>. En este mismo orden de cosas, la evaluación de los distintos puestos, debe documentarse y controlarse por medio de un archivo general para que en caso de que la Autoridad Laboral lo solicite, la empresa pueda fácilmente hacer uso de estos datos.

En este sentido, la empresa [art. 16.2 a) LPRL] deberá realizar una evaluación inicial de los riesgos para la seguridad y salud de los trabajadores, teniendo en cuenta, con carácter general, la naturaleza de la actividad (los agentes químicos, físicos y biológicos presentes o empleados en el transporte de mercancías peligrosas), las características de los puestos de trabajo existentes y de los trabajadores que deban desempeñarlos. Paralelamente, deberá tener en cuenta también las características de los locales, instalaciones, los equipos de trabajo, el estado de los vehículos<sup>538</sup>, la ordenación del tiempo de trabajo, la presencia o no de trabajadores especialmente sensibles (por características personales o estado biológico conocido) y la formación del trabajador que realiza dicho trabajo, consiguen realizar un estudio de los factores que pueden llegar a generar un riesgo a los trabajadores.

El proceso de la evaluación de riesgos no se queda en el inicio de la actividad al observarse riesgos inevitables, al contrario, dado que la actividad es un proceso cambiante y constante, en determinadas ocasiones pueden aparecer cambios en el sector en lo relativo a los distintos equipos de trabajo como también tecnologías que modifiquen las condiciones de trabajo, circunstancias

---

<sup>537</sup> MORENEO PÉREZ J., "Comentarios a la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y sus Desarrollos Reglamentarios", Editorial Comares, Granada, 2004, pág. 144.

<sup>538</sup> Las empresas y más en este sector, deben proporcionar al trabajador los equipos de trabajo de manera segura en cuanto a que los vehículos cumplan con la normativa sobre seguridad y estén sometidos a las revisiones periódicas obligatorias.

de determinan la necesidad de realizar nuevamente la evaluación de los riesgos en el trabajo.

En concreto, con arreglo al RSP (art. 3) esta evaluación de los riesgos laborales se define como el proceso dirigido a estimar la magnitud de aquellos riesgos que no hayan podido evitarse, obteniendo la información necesaria para que el empresario esté en condiciones de tomar una decisión apropiada sobre la necesidad de adoptar medidas preventivas y, en tal caso, sobre el tipo de medidas que deben adoptarse. Como es el caso que nos ocupa, los riesgos son inevitables dada la propia actividad del sector: transporte por carretera mediante un vehículo acondicionado de mercancías peligrosas y, la carga y descarga de éstas en las instalaciones de las empresas usuarias. Indudablemente, el manejo de estas mercancías supone la actividad del sector y son insustituibles por lo que los riesgos para los trabajadores implicados en estas actividades profesionales son inherentes por las características de las mercancías que, en virtud de la clasificación desarrollada por el ADR, tienen un alto grado de peligrosidad. Por consiguiente, esta evaluación de riesgos se hace inevitable adoptando para ello el titular de la empresa en cada caso, con los condicionantes anteriores, las medidas preventivas necesarias bien: para eliminar o reducir el riesgo, mediante medidas de prevención en el origen, organizativas, de protección colectiva, de protección individual, o de formación e información a los trabajadores o bien; para controlar periódicamente las condiciones, la organización y los métodos de trabajo y el estado de salud de los trabajadores.

Ante estos riesgos inevitables, la evaluación inicial de estos riesgos debe extenderse a cada uno de los puestos de trabajo de la empresa en que concurren que como hemos dicho en líneas generales, se enfocan en el puesto del conductor profesional y en las categorías profesionales de los operarios y mozos de almacén. Para ello, merced al RSP (art. 4) se tienen en cuenta las condiciones de trabajo existentes o previstas según el apartado 7 del artículo 4 de la LPRL y la posibilidad de que el trabajador que lo ocupe o vaya a ocuparlo sea especialmente sensible, por sus características personales o estado biológico conocido, a alguna de dichas condiciones. Con arreglo a éste último precepto de la LPRL, se entenderá como condición de trabajo cualquier característica del mismo que pueda tener una influencia significativa en la generación de riesgos para la seguridad y la salud del trabajador. Quedan específicamente incluidas en esta definición:

- a) Las características generales de los locales, instalaciones, equipos, productos y demás útiles existentes en el centro de trabajo.
- b) La naturaleza de los agentes físicos, químicos y biológicos presentes en el ambiente de trabajo y sus correspondientes intensidades, concentraciones o niveles de presencia.
- c) Los procedimientos para la utilización de los agentes citados anteriormente que influyan en la generación de los riesgos mencionados.

- d) Todas aquellas otras características del trabajo, incluidas las relativas a su organización y ordenación, que influyan en la magnitud de los riesgos a que esté expuesto el trabajador.

Tras esta primera fase de la evaluación (art. 4.2, RSP), debe volver a evaluarse los puestos de trabajo que puedan verse afectados por: a) la elección de equipos de trabajo, sustancias o preparados químicos, la introducción de nuevas tecnologías o la modificación en el acondicionamiento de los lugares de trabajo; b) el cambio en las condiciones de trabajo, o bien; c) la incorporación de un trabajador cuyas características personales o estado biológico conocido lo hagan especialmente sensible a las condiciones del puesto. En este sentido, aunque no existe un gran número de conductoras de mercancías peligrosas, sí que es cierto que poco a poco van integrándose por lo que su posible estado biológico debe ser considerado dado que ello le puede dificultar tanto para su tarea profesional como para el feto. Asimismo y, sumamente importante, desde esta misma perspectiva de los trabajadores especialmente sensibles, debido a la incidencia que de ello se puede derivar en su capacidad de conducción, conviene señalar la situación personal del conductor profesional que por su estado de salud se encuentre bajo medicación ya que, el consumo de determinados medicamentos bajo prescripción médica (antihistamínicos, por ejemplo) pueden provocar efectos –a corto o largo plazo– tales como somnolencia. Lógicamente esta situación debe ser considerada en la fase de evaluación de riesgos así como también en los posteriores reconocimientos médicos de los trabajadores. No en vano, el consumo de diferentes medicamentos como antigripales, analgésicos<sup>539</sup>, antihistamínicos de forma ocasional o el consumo continuado de fármacos psicoactivos, antihipertensivos, etc. pueden alterar las condiciones psicofísicas del conductor, al provocar somnolencia, déficit en su capacidad de atención o en el tiempo de reacción, sobre todo cuando se combinan con las bebidas alcohólicas que ya por sí mismo, constituye un problema de salud importante en este colectivo<sup>540</sup>.

A continuación, atinente al procedimiento, según recoge literalmente el RSP (art. 5):

1. A partir de la información obtenida sobre la organización, características y complejidad del trabajo, sobre las materias primas y los equipos de trabajo existentes en la empresa y sobre el estado de salud de los trabajadores, se procederá a la determinación de los elementos peligrosos y a la identificación de los trabajadores expuestos a los mismos, valorando a continuación el riesgo existente en función de criterios objetivos de valoración, según los conocimientos técnicos existentes, o consensuados con los trabajadores, de manera que se pueda llegar a una conclusión sobre la necesidad de evitar o de

---

<sup>539</sup> En particular, el consumo de analgésicos por el conductor se incrementa con el objetivo de aliviar los dolores en la espalda y nuca ocasionados por malas posturas en la conducción durante largas horas y así evitar de este modo el desarrollo de alteraciones músculo-esqueléticas. No obstante como se ha pretendido abordar, su consumo es contraproducente dado que el consumo de esta medicación puede afectar negativamente a la capacidad de concentración del conductor profesional de mercancías por carretera.

<sup>540</sup> VV.AA., “*Prevención de Riesgos Laborales en los Trabajadores del Sector del Transporte*”, Servicio de Prevención de la Empresa Municipal de Transportes de Valencia, Revista de la Sociedad Española de Medicina y Seguridad del Trabajo (SEMST), núm. 11.

controlar y reducir el riesgo. A estos efectos, se tendrá en cuenta la información recibida de los trabajadores sobre los aspectos señalados.

2. El procedimiento de evaluación utilizado deberá proporcionar confianza sobre su resultado. En caso de duda deberán adoptarse las medidas preventivas más favorables, desde el punto de vista de la prevención.

La evaluación incluirá la realización de las mediciones, análisis o ensayos que se consideren necesarios, salvo que se trate de operaciones, actividades o procesos en los que la directa apreciación profesional acreditada permita llegar a una conclusión sin necesidad de recurrir a aquéllos, siempre que se cumpla lo dispuesto en el párrafo anterior.

En cualquier caso, si existiera normativa específica de aplicación, el procedimiento de evaluación deberá ajustarse a las condiciones concretas establecidas en la misma.

3. Cuando la evaluación exija la realización de mediciones, análisis o ensayos y la normativa no indique o concrete los métodos que deben emplearse, o cuando los criterios de evaluación contemplados en dicha normativa deban ser interpretados o precisados a la luz de otros criterios de carácter técnico, se podrán utilizar, si existen, los métodos o criterios recogidos en: a) normas UNE; b) guías entre otras, del INSHT; c) normas internacionales o; d) en ausencia de éstas, guías de otras entidades de reconocido prestigio en la materia.

En paralelo a la LPRL y al RSP, fruto de la transversalidad de la prevención de riesgos laborales y el amplio abanico de normas de desarrollo de la LPRL, estrechamente vinculadas con la presente actividad haciendo acopio del sistema normativo nacional se pueden mencionar las siguientes normas que también se refieren a la evaluación de riesgos laborales para cada caso en su materia correspondiente: el Real Decreto 374/2001, de 6 de abril de protección de la salud y seguridad de los trabajadores contra los riesgos relacionados con los agentes químicos durante el trabajo; el Real Decreto 664/1997, de 12 de mayo, de protección de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición a agentes biológicos durante el trabajo (BOE 24 mayo 1997); el Real Decreto 665/1997, de 12 de mayo, de protección de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición a agentes cancerígenos durante el trabajo (BOE 24 mayo 1997); el Real Decreto 1311/2005, de 4 de noviembre, de protección de la salud y la seguridad de los trabajadores frente a los riesgos derivados o que puedan derivarse de la exposición a vibraciones mecánicas (BOE 5 noviembre 2005); o bien el Real Decreto 783/2001, de 6 de julio, por el que se aprueba el Reglamento sobre protección sanitaria contra radiaciones ionizantes (BOE 26 julio 2001).

Así, a estos efectos sin entrar en más detalles, a tenor del primero, cuando las empresas que participan en la actividad superen los valores límites ambientales<sup>541</sup>, sus titulares, a través de la evaluación de riesgos, determinarán

---

<sup>541</sup> Recogidos en su anexo I, si bien, la norma concreta que en ausencia de los establecidos en el mismo, se aplicarán los valores límite ambientales publicados por el INSHT en el «Documento sobre límites de exposición profesional para agentes químicos en España», cuya

si existen o no agentes nocivos para la seguridad y salud de sus trabajadores (art. 3, RD 374/2001). De ser así, los titulares de estas empresas a través de la modalidad de prevención escogida deberán evaluar los riesgos a los que se encuentren expuestos los cargadores y descargadores y los conductores profesionales (tanto trabajadores por cuenta ajena como transportistas autónomos) que puedan verse inmersos en estas mismas tareas, teniendo en cuenta las propiedades peligrosas de las sustancias que se manejan y cualquier otra información necesaria para la evaluación de los riesgos, que deba facilitar el proveedor, o que pueda recabarse de éste o de cualquier otra fuente de información de fácil acceso. Esta información debe incluir la ficha de datos de seguridad y, cuando proceda, la evaluación de los riesgos para los usuarios contemplada en la normativa sobre comercialización de agentes químicos peligrosos<sup>542</sup>. Mientras que, con arreglo al Real Decreto 664/1997, de 12 de mayo, como obligación del empresario en el que en su centro de trabajo se encuentren presentes agentes biológicos<sup>543</sup>, identificados uno o más riesgos relacionados con la exposición a agentes biológicos durante el trabajo, se procederá, para aquellos que no hayan podido evitarse, a evaluar los mismos determinando la naturaleza, el grado y duración de la exposición de los trabajadores, señalando seguidamente al igual que sus normas homónimas, la exigencia de que esta evaluación deba repetirse periódicamente y, en cualquier caso, cada vez que se produzca un cambio en las condiciones que pueda afectar a la exposición de los trabajadores a agentes biológicos (art. 4.2, RD 664/1997).

La importancia de la evaluación de riesgos laborales es indudable y, más en un sector donde los puestos de trabajos entrañan un grave riesgo de accidentes de trabajo<sup>544</sup> y enfermedades profesionales<sup>545</sup>, ambas contingencias

---

aplicación sea recomendada por la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo, salvo si puede demostrarse que se utilizan y respetan unos criterios o límites alternativos, cuya aplicación resulte suficiente, en el caso concreto de que se trate, para proteger la salud y seguridad de los trabajadores.

<sup>542</sup> Refrendado lo visto con anterioridad, según señala la Ficha de Divulgación Informativa –en su resumen normativo– publicada por el INSHT: “*Comercialización de productos químicos peligrosos: Disposiciones específicas para plaguicidas*”, pág. 1: «La comercialización de productos químicos peligrosos está sujeta a una serie de exigencias que permiten conocer su peligrosidad y condiciones de manipulación, con el objeto de proteger la salud de los usuarios y el medio ambiente. Ello está reglamentado a nivel general mediante los Reales Decretos 363/1995 y 1078/1993 (derogado éste último por el RD 255/2003, de 28 de febrero) relativos a la clasificación, envasado y etiquetado de sustancias y preparados peligrosos, respectivamente».

<sup>543</sup> Microorganismos, con inclusión de los genéticamente modificados, cultivos celulares y endoparásitos humanos, susceptibles de originar cualquier tipo de infección, alergia o toxicidad [art. 2 a), RD 664/1997].

<sup>544</sup> La LGSS define el accidente de trabajo (art. 115) como: «*toda lesión corporal que sufre el trabajador con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecuta por cuenta ajena*». Así pues, es necesaria la concurrencia de unos condicionantes para que se considere accidente de trabajo: lesión corporal, con ocasión del trabajo y la existencia de una relación de causalidad entre trabajo y fuerza lesiva. Además, la LGSS puntualiza y concreta cual es la extensión del concepto de accidente de trabajo, siendo destacable en nuestro caso el considerado accidente de trabajo como aquel sufrido al ir o volver al centro de trabajo (accidente «*in itinere*») aunque siempre distinguiéndolo del accidente en misión de tal forma que el accidente durante la conducción en tanto constituye el contenido de la prestación laboral y en tiempo de trabajo es un accidente de trabajo propio (en misión) y no un accidente «*in itinere*», que es el ocurrido al ir y volver al trabajo. Mientras, para los trabajadores incluidos en el Régimen Especial de la

profesionales reguladas con arreglo al Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio, por el que se aprueba la Ley General de la Seguridad Social (BOE 29 junio 1994. En lo sucesivo, LGSS). En concreto, sobre estas últimas enfermedades profesionales, huelga señalar simultáneamente el Real Decreto 1299/2006, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el cuadro de enfermedades profesionales en el sistema de la Seguridad Social y establece criterios para su notificación y registro (BOE 19 diciembre 2006). A través de esta norma, se detallan las enfermedades que tienen la consideración legal de enfermedad profesional y se relacionan las principales actividades profesionales capaces de producirlas. Así, entre los distintos grupos (seis en total) en los que se clasifican y que provocan las enfermedades profesionales, el legislador nacional predica en torno a la manipulación y el transporte de determinadas sustancias. Concretamente relaciona aquellas enfermedades profesionales relativas a las siguientes actividades capaces de producirlas:

---

Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos, el accidente de trabajo queda definido en el RD 1237/2003, de 10 de octubre, por el que se regula la cobertura de las contingencias profesionales de los trabajadores incluidos en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos, y la ampliación de la prestación por incapacidad temporal para los trabajadores por cuenta propia (BOE 22 octubre 2003). Para aquellos trabajadores que hayan mejorado voluntariamente el ámbito de la acción protectora que dicho régimen les dispensa, incorporando la protección correspondiente a las contingencias de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, siempre que los interesados, previa o simultáneamente, hayan optado por incluir, dentro de dicho ámbito, la prestación económica por incapacidad temporal, tendrán derecho a las prestaciones originadas por dichas contingencias, en la misma extensión, forma, términos y condiciones que en el régimen general, con las particularidades que se determinen en el propio RD, así con todo se entenderá como accidente de trabajo del trabajador autónomo como « (...) el ocurrido como consecuencia directa e inmediata del trabajo que realiza por su propia cuenta y que determina la inclusión en el campo de aplicación del régimen especial» (art. 3.2, RD 1237/2003). Sin embargo, existe una definición específica para los TRADE, derivada del art. 26.3 de la LETA: « (...) se entenderá por accidente de trabajo toda lesión corporal del trabajador autónomo económicamente dependiente que sufra con ocasión o por consecuencia de la actividad profesional, considerándose también accidente de trabajo el que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de la prestación de la actividad, o por causa o consecuencia de la misma. Salvo prueba en contrario, se presumirá que el accidente no tiene relación con el trabajo cuando haya ocurrido fuera del desarrollo de la actividad profesional de que se trate». De esta definición del accidente de trabajo del TRADE –al contrario que la utilizada para el trabajador autónomo– ha de subrayarse la inclusión para estos trabajadores autónomos del accidente «*in itinere*» en la concepción de accidente de trabajo. Como se ampliará de inmediato, de esta circunstancia se deriva un importante hecho, es decir, una mayor protección y alcance en la cobertura de accidente de trabajo para el TRADE que para el transportista autónomo en general, habida cuenta de una actividad en la que como bien es sabido, se utiliza asiduamente el vehículo tanto para realizar la actividad profesional –en cuyo caso se tratará de un accidente de trabajo propio y no «*in itinere*»- como para ir y volver –accidente «*in itinere*»– y en la que el trabajador se encuentra expuesto a multitud de riesgos laborales.

<sup>545</sup> La LGSS define en su art. 116, para los trabajadores sujetos al régimen general de la Seguridad Social, como: «*la contraída a consecuencia del trabajo ejecutado por cuenta ajena en las actividades que se especifican en el cuadro que se aprueba por las disposiciones de aplicación y desarrollo de esta Ley, y que esté provocada por la acción de los elementos o sustancias que en dicho cuadro se indiquen para cada enfermedad profesional*». Para trabajadores incluidos en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos, la enfermedad profesional queda definida en el mencionado RD 1273/2003, como la contraída «*a consecuencia del trabajo ejecutado por cuenta propia, en la actividad en virtud de la cual el trabajador está incluido en el campo de aplicación del régimen especial, que esté provocada por la acción de los elementos y sustancias y en las actividades contenidos en la lista de enfermedades*».

carga, descarga o transporte de mercancías que pudieran contener fibras de amianto (incluida en el grupo 4: enfermedades profesionales causadas por inhalación de sustancias y agentes no comprendidas en otros apartados); transporte, almacenamiento y distribución de los productos plaguicidas que contienen órgano fosforados y carbamatos inhibidores de la colinesterasa (incluida en el grupo 1: enfermedades profesionales causadas por agentes químicos) y, por último; producción, transporte y almacenamiento de productos de asfalto así como transporte de materias radiactivas (ambas incluidas en el grupo 6: causadas por agentes carcinogénicas). En efecto, por ejemplo los plaguicidas merced al ADR es considerado como mercancía peligrosa (clase 6.1 materias tóxicas) así como las materias radiactivas (clase 7).

A estos efectos, el empresario a través de esta evaluación le permitirá decidir qué medidas preventivas llevar a cabo para controlar los riesgos existentes en las actividades a las que nos vamos a referir a continuación. Así, la evaluación de riesgos en el proceso de prevención de la empresa resulta precisa para la protección de la seguridad y salud de los trabajadores de la actividad. Este proceso dirigido a estimar la magnitud de los riesgos laborales y su importancia en la prevención de riesgos laborales queda demostrado en la LISOS, norma que considera como falta grave [art. 12.1 b)] no llevar a cabo las evaluaciones de riesgos y, en su caso, sus actualizaciones y revisiones, así como los controles periódicos de las condiciones de trabajo y de de la actividad de los trabajadores que procedan, o no realizar aquellas actividades de prevención que hicieran necesarias los resultados de las evaluaciones, con el alcance y contenido establecidos en la normativa sobre prevención de riesgos laborales. Igualmente, la LISOS también considera como falta grave (art. 12.4) el hecho de no registrar y archivar los datos obtenidos en las evaluaciones y controles que, en paralelo a ello, además considera como falta pero en este caso, como leve el incumplimiento consistente de las obligaciones documentales<sup>546</sup> y formales (art. 11.5). Y ello sin perjuicio de las consideraciones que este incumplimiento relativo a la evaluación de riesgos laborales pueda determinar para el recargo de prestaciones económicas de seguridad social por omisión de medidas de seguridad<sup>547</sup>.

---

<sup>546</sup> Esta documentación se cristaliza en el art. 23.1 b) de la LPRL en el que en el deber de elaborar y conservar a disposición de la autoridad laboral, el empresario deberá hacerlo en torno a los datos obtenidos en la evaluación de los riesgos para la seguridad y la salud en el trabajo, incluido el resultado de los controles periódicos de las condiciones de trabajo y de la actividad de los trabajadores. A su vez, el RSP amplía este contenido aclarando en su art. 7 que en esta documentación, deberán reflejarse para cada puesto de trabajo cuya evaluación ponga de manifiesto la necesidad de tomar alguna medida preventiva, los siguientes datos: a) la identificación del puesto de trabajo; b) el riesgo o riesgos existentes y la relación de trabajadores afectados; c) el resultado de la evaluación y las medidas preventivas procedentes y; d) la referencia de los criterios y procedimientos de evaluación y de los métodos de medición, análisis o ensayo utilizados.

<sup>547</sup> GARCÍA NINET, I. (dir.), MORENO CÁLIZ, S. (coord.), *Manual de Prevención de Riesgos Laborales (Seguridad, higiene y salud en el Trabajo)*, Editorial Atelier Libros Jurídicos, Barcelona, tercera edición (2012), pág. 149.



### 8.1. Evaluación de los riesgos específicos de los puestos de trabajo que se derivan con ocasión de las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera.

En una primera aproximación al análisis pormenorizado del conjunto de riesgos que se derivan para las actividades profesionales propias de la actividad. En términos generales, para acometer la evaluación general de los puestos de trabajo, las empresas usuarias de la actividad deben realizar una lista de chequeo (conocida también como *check list*) en la que aparecen los cuatro tipos de riesgos inherentes que existen en todas las actividades<sup>548</sup>. De tal forma que existen riesgos derivados tanto de los agentes materiales o tecnológicos, derivados de los agentes físicos y ambientales, así como aquellos derivados de los agentes personales y humanos. Así, en ese mismo orden, por un lado existen riesgos inherentes al local, a la maquinaria, a la tecnología y herramientas, a las materias y sustancias peligrosas utilizadas y a la ergonomía del desarrollo del trabajo. Particularmente, las empresas de transporte de mercancías peligrosas –directamente aplicables al puesto de trabajo del conductor profesional– también deben evaluar aquellos factores derivados de la iluminación, de la sonoridad, las vibraciones y aquellos riesgos inherentes al ambiente térmico, radiactivo y de contaminación biológica. Finalmente, el titular de estas empresas del sector también debe valorar e indicar en la lista de chequeo los riesgos inherentes derivados de los agentes personales y humanos relativos a las aptitudes fisiológicas, psicológicas y psicosociales del trabajador.

Precisamente, sobre los trabajadores del sector, recaen una serie de riesgos que son menos palpables pero cuyo tratamiento resulta igual de importante; hablamos de los riesgos psicosociales. Así, en la evaluación del puesto de trabajo del conductor han de tenerse en cuenta los aspectos relacionados con la carga física, la carga mental y el nivel de estrés<sup>549</sup> que, como veremos por la particularidad en que se lleva a cabo la actividad, resultan ser muy importantes. La gran mayoría de los conductores de mercancías peligrosas consideran que el nivel de atención que han de mantener en su lugar de trabajo es alto o muy alto<sup>550</sup> por el tipo de carga transportada y la responsabilidad de realizar el trabajo sin comprometer la mercancía. En línea a estos riesgos psicosociales, evidentemente aparecen con motivo de la actividad del trabajador al volante, sin embargo, dado que de manera puntual y en atención a determinadas circunstancias, el conductor personalmente también puede acometer las operaciones de carga y descarga, estos riesgos pueden arrastrarse a estas actividades pudiendo ser los factores que afecten a la posible aparición de accidentes laborales.

<sup>548</sup> FERNÁNDEZ JIMÉNEZ, M., “Evaluación de riesgos en empresas de transporte”. Jefatura Provincial de Correos y Telégrafos, Barcelona, 2008, pág 10.

<sup>549</sup> Precisamente, resulta interesante citar la nota técnica de prevención núm. 349 realizada por el INSHT atinente a la “Prevención del estrés: intervención sobre el individuo”.

<sup>550</sup> En un 87,4% según FUNDACIÓN MAPFRE, “Seguridad y Salud para Conductores de mercancías”, en base al Informe vial para conductores de mercancías (julio 2010), marzo 2011, pág. 46.

Según lo analizado hasta ahora, la evaluación inicial debe hacerse con ocasión de la elección de los equipos de trabajo, de las sustancias o preparados químicos y del acondicionamiento de los lugares de trabajo, asimismo, para realizar este proceso, debe tenerse en cuenta lo dispuesto en la normativa específica y reglamentaria sobre protección de riesgos específicos relacionados con la actividad concreta del transporte de mercancías peligrosas por carretera. Pese a que no existe una norma específica que regule la prevención de riesgos laborales en esta actividad, en virtud del ADR y de las normas que se han ido analizando, ciertamente, existen disposiciones que deben cumplir los usuarios de la actividad y que se relacionan directamente con dotar a la actividad de una seguridad en los procesos laborales. Nuevamente, conviene recordar que este proceso no se queda en el inicio de la actividad, sino que en el momento en que se cambian las condiciones de trabajo, la evaluación debe ser actualizada y revisada, si fuera necesario, con ocasión de los daños para la salud que se hayan producido.

Con todo ello, evidentemente, se antoja clave esta evaluación inicial para la seguridad y salud de los trabajadores expuestos a riesgos en el sector, mediante la cual se toman como referencia el conjunto de las condiciones de trabajo existentes o previstas en cada puesto de trabajo. Para esta tarea, se deben establecer los parámetros en atención a la naturaleza de las mercancías peligrosas transportadas o manipuladas (los agentes químicos, físicos y biológicos presentes); las características en que se desarrollan los trabajos de los conductores (evaluación ergonómica de la cabina del vehículo) y operarios responsables de la carga y descarga; las características de los locales, instalaciones, los equipos de trabajo que afectan a las actividades propias del personal de almacén; el estado de los vehículos<sup>551</sup>; la ordenación del tiempo de trabajo; la presencia o no de trabajadores especialmente sensibles (por características personales o estado biológico conocido<sup>552</sup>); y la formación y capacidades necesarias del trabajador que realiza dicho trabajo (el conductor debe obtener el título habilitante que le otorga la capacitación profesional requerida para ejercer como tal y, simultáneamente una autorización específica para transportar por carretera mercancías peligrosas), consiguen realizar un estudio de los factores que pueden llegar a generar un riesgo a los trabajadores.

Desde este enfoque de la evaluación de riesgos laborales ha de hacerse un trato particularizado de las trabajadoras del sector y su posible situación de embarazo.

---

<sup>551</sup> Las empresas y más en este sector, deben proporcionar al trabajador los equipos de trabajo de manera segura en cuanto a que los vehículos cumplan con la normativa sobre seguridad y estén sometidos a las revisiones periódicas obligatorias.

<sup>552</sup> Pese a que siguen estando en minoría, la participación de las mujeres en el sector va en aumento. Esto se demuestra en las cláusulas de convenios en los que se incluyen políticas de igualdad de oportunidades que tienen en cuenta las circunstancias de mujeres en situación de embarazo o parto reciente, con objeto de asegurarles una protección eficaz. No obstante, amén de la Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo (<https://osha.europa.eu/es/front-page>), las iniciativas de seguridad y salud en el sector del transporte siguen centradas en el hombre, con las consecuencias que de ello se deriva de cara a la conciliación de la vida laboral y familiar, a la elevada carga de trabajo físico y a la ausencia de instalaciones aptas para mujeres.

En este estado de embarazo o de período de lactancia natural, como es lógico no pueden realizar actividades que supongan un riesgo para su salud o la del feto o del niño durante el período de lactancia. No es de extrañar que la actividad que puedan desarrollar durante el transcurso por carretera con un vehículo acondicionado de las mercancías peligrosas o en su caso, de las operaciones de carga y descarga, son susceptibles de presentar un riesgo específico de exposición. Con estos mimbres, el artículo 26 de la LPRL regula la exigencia de comprender la determinación de la naturaleza, el grado y la duración de la exposición de las trabajadoras en situación de embarazo o parto reciente a agentes, procedimientos o condiciones de trabajo que puedan influir negativamente en la salud de las trabajadoras o del feto, en cualquier actividad susceptible de presentar un riesgo específico y, con el fin de evitar la exposición a los riesgos que recoge el RSP para estas trabajadoras, determina las medidas que deben prever en la evaluación de los mismos.

Particularmente, desde esta perspectiva, el anexo VII del RSP –modificado tras la publicación en nuestro país del RD 298/2009, de 6 de marzo<sup>553</sup>– recoge una lista no exhaustiva de agentes, procedimientos y condiciones de trabajo que pueden influir negativamente en la salud de las trabajadoras embarazadas o en período de lactancia natural, del feto o del niño durante el período de lactancia natural. Efectivamente, de este listado se desprende sin lugar a dudas actividades que se encuentran ligadas directamente con el transporte y/o manejo o manipulación de mercancías peligrosas, entre otras, las más importantes: manipulación manual de cargas pesadas que supongan riesgos, en particular dorso-lumbares; movimientos y posturas, desplazamientos, tanto en el interior como en el exterior del centro de trabajo, fatiga mental y física y otras cargas físicas vinculadas a la actividad de la trabajadora embarazada, que haya dado a luz o en período de lactancia; agentes biológicos de los grupos de riesgo 2, 3 y 4, según la clasificación de los agentes biológicos establecida en el mencionado RD 664/1997, de 12 de mayo (protección trabajadores contra los riesgos biológicos), en la medida en que se sepa que dichos agentes o las medidas terapéuticas que necesariamente traen consigo ponen en peligro la salud de las trabajadoras embarazadas o del feto y siempre que no figuren en el anexo VIII; agentes químicos según determinadas sustancias recogidas a tenor del Reglamento sobre clasificación, envasado y etiquetado de sustancias peligrosas, (RD 363/1995, de 10 de marzo) o bien, del Reglamento (CE) núm. 1272/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2008, sobre clasificación, etiquetado y envasado de sustancias y mezclas; agentes químicos que figuran en los anexos I y III del RD 665/1997, de 12 de mayo (protección trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición a agentes cancerígenos) o bien: agentes químicos peligrosos de reconocida penetración cutánea.

Asumida esta importante puntualización en torno a los trabajadores especialmente sensibles, seguidamente, como se ha reiterado, cuando el resultado de la evaluación lo hiciera necesario, el empresario realizará controles periódicos de las condiciones de trabajo y de la actividad de los

---

<sup>553</sup> Modifica el RD 39/1997, de 17-1-1997, que aprueba el RSP, en relación con la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud en el trabajo de la trabajadora embarazada, que haya dado a luz o en período de lactancia. BOE 7 marzo 2009.

trabajadores en la prestación de sus servicios, para detectar situaciones potencialmente peligrosas. Indudablemente esta premisa es de vital importancia puesto que las actividades propias del transporte de mercancías peligrosas y, por extensión, de sus actividades anexas, están sujetas a un porcentaje elevado de riesgos y a situaciones en las que la mercancía puede verse comprometida y producir la materialización de accidentes. Así, merced a lo señalado, la LPRL indica que si los resultados obtenidos de la evaluación pusieran de manifiesto situaciones de riesgo [art. 16.2 b), LPRL] el empresario realizará aquellas actividades preventivas necesarias para eliminar o reducir y controlar tales riesgos; deberá asegurarse de la efectiva ejecución de las actividades preventivas incluidas en la planificación, efectuando para ello un seguimiento continuo de la misma.

Finalmente, si con ocasión de la vigilancia de la salud (art. 22, LPRL) que el empresario está obligado a realizar tras haber cumplido con la evaluación de riesgos y la planificación de la actividad preventiva, se ha evidenciado la existencia de un daño para la salud de los trabajadores o cuando aparezcan indicios de que las medidas de prevención resultan insuficientes, el empresario llevará a cabo una investigación al respecto, a fin de detectar las causas de estos hechos.

Una vez que los resultados de la evaluación indiquen la necesaria intervención, según el tamaño de la empresa (recordamos que la gran mayoría de las empresas transportistas, por su tamaño, no tienen la obligación de designar Delegados de Prevención o miembros del Comité de Empresa) el empresario, tras comunicarlo a los representantes preceptivos, adoptará las medidas necesarias que resulten más preventivas y eficaces para conseguir un mayor nivel de protección de la seguridad y salud. En el conjunto de estas medidas, habrá que detenerse y prestar especial consideración a aquellas personas trabajadoras que la norma considera como especialmente sensibles y de las que anteriormente, hemos mencionado la situación particular que puede devenir para la actividad profesional de la trabajadora embarazada o en período de lactancia natural.

Específicamente, la protección de aquellos trabajadores especialmente sensibles a determinados riesgos, encuentran acomodo en el artículo 25 de la LPRL. En este sentido, el empresario garantizará de manera específica la protección de estos trabajadores que, por sus propias características personales o estado biológico conocido, incluidos aquellos que tengan reconocida la situación de discapacidad física, psíquica o sensorial, sean especialmente sensibles a los riesgos derivados del trabajo. A tal fin, deberá tener en cuenta dichos aspectos en las evaluaciones de los riesgos y, en función de éstas, adoptará las medidas preventivas y de protección necesarias.

Asimismo, la LPRL añade a renglón seguido, que no serán empleados en aquellos puestos de trabajo en los que, a causa de sus características personales, estado biológico o por su discapacidad física, psíquica o sensorial debidamente reconocida, puedan ellos, los demás trabajadores u otras personas relacionadas con la empresa ponerse en situación de peligro o, en general, cuando se encuentren manifiestamente en estados o situaciones

transitorias que no respondan a las exigencias psicofísicas de los respectivos puestos de trabajo. Igualmente, el empresario deberá tener en cuenta en las evaluaciones los factores de riesgo que puedan incidir en la función de procreación de los trabajadores y trabajadoras, en particular por la exposición a agentes físicos, químicos y biológicos que puedan ejercer efectos mutagénicos o de toxicidad para la procreación, tanto en los aspectos de la fertilidad, como del desarrollo de la descendencia, con objeto de adoptar las medidas preventivas necesarias. Aparte de las trabajadoras en gestación, se encuentra en este grupo, los trabajadores menores de edad. Éstos últimos, inmediatamente por imperativo legal se quedan excluidos de la actividad, puesto que no pueden optar al certificado correspondiente que le acredita como conductor por no tener la edad reglamentaria. En efecto, en un primer término, para obtener el Certificado de Aptitud Profesional (CAP) necesario para conducir por vías públicas vehículos para los que resulte obligatorio estar en posesión de permisos de conducción de las categorías C1, C1+E, C, C+E para los dos primeros permisos se exige al menos tener 18 años y, en cambio, para los dos siguientes, 21 años. A su vez, para obtener en nuestro caso, la autorización para el transporte de mercancías peligrosas (carnet o certificado ADR), es preciso estar en posesión de al menos, el permiso B con una antigüedad mínima de un año; permiso B que, para su obtención, se exige exclusivamente para aquellas personas de edad mínima de 18 años. Por el contrario, sí que deberá hacerse un trato preventivo especializado a las mujeres embarazadas o en período de lactancia –evidentemente como se ha señalado, en un avanzado estado de gestación, la mujer no podrá ejercer su trabajo en condiciones normales por encontrarse expuestas a las actividades analizadas con anterioridad y que vienen recogidas en el anexo VII del RSP– y a los minusválidos que, como el resto de trabajadores del sector, tendrán los mismos derechos de ejercer legalmente la profesión de conductor profesional de mercancías peligrosas por carretera.

Desde esta base normativa cristalizada en la LPRL y sus normas de desarrollo (RSP, RD 374/2001, RD 664/1997 y RD 665/1997) que amplían y regulan en cada ámbito, la evaluación de riesgos laborales, asumiendo que en este sector especial de actividad los riesgos no van a poder ser evitados, se deben adoptar de modo preventivo, todas las medidas pertinentes con objeto de erradicarlos.

Seguidamente, se va a realizar un estudio pormenorizado del conjunto de riesgos específicos que entrañan por un lado, las actividades del transporte de mercancías peligrosas de las que dependen la seguridad y salud del conductor profesional –y, en su caso de su ayudante– y, por otro lado, de los riesgos específicos que se derivan de las actividades de carga y descarga que, pese a que puntualmente el mismo conductor puede acometer las mismas, los riesgos laborales que se van a señalar lo son mayormente para los auxiliares de almacén de las empresas cargadoras y descargadoras, respectivamente. En conjunción con el análisis de los riesgos que entrañan estos puestos de trabajo, con objeto de pretender ser una herramienta para la protección de la seguridad y salud de estos trabajadores, se detallarán los procedimientos pertinentes para controlar tales riesgos y las medidas correspondientes a adoptar para evitar la aparición de los mismos, o en el supuesto de que se materialicen,

reducirlos o minimizarlos; todo ello apoyado con las prescripciones en cada caso establecidas por la normativa y reglamentación de desarrollo.

#### 8.1.1. Riesgos específicos del conductor profesional de mercancías peligrosas.

De modo detallado, resulta necesario hacer constar todos los factores de riesgo a los que se ven influenciados los conductores profesionales, así como las medidas necesarias a adoptar en cada caso. Indudablemente, por conductores se está refiriendo a toda aquella persona que transporte mercancías peligrosas, con independencia que lo haga por cuenta ajena o se trate de un transportista autónomo o TRADE ya que, los riesgos a los que se enfrentan como conductores de estas mercancías son idénticos.

Haciendo hincapié en el conductor por cuenta ajena, conviene recordar que si bien la tarea preventiva corresponde obligatoriamente al empresario como titular de la actividad y garante de la seguridad, éste tiene un deber correlativo de velar por su propia seguridad y por la de aquellas otras personas a las que pueda afectar su actividad profesional a causa de sus actos y omisiones en el trabajo así como cooperar con el empresario en todo lo relacionado con la materia preventiva (art. 29, LPRL). Con arreglo a su formación y según las instrucciones proporcionadas por el empresario, deben hacer un uso adecuado según la naturaleza y riesgos previsibles de las máquinas (vehículo), sustancias peligrosas que manejen (carga y descarga) y de los dispositivos de seguridad (anclajes, o amarres de la mercancía peligrosa). Similarmente ocurre con el transportista autónomo, a pesar de que la LPRL no lo señale, éste también ha de ser consciente de los riesgos que entraña su actividad y, utilizar, en la medida de lo posible, todos los equipos de protección que disponga para evitar o minimizar los efectos posibles de un accidente de trabajo.

En términos preventivos, el transporte de mercancías peligrosas por carretera se trata de un sector de actividad que bebe prácticamente de todas y cada una de las diferentes disciplinas en que se divide la prevención de riesgos laborales. De este modo, mediante la Seguridad en el Trabajo se consigue la eliminación o disminución del riesgo de que se produzcan accidentes de trabajo bien, viales, bien los acaecidos durante las operaciones de carga y descarga o mantenimiento y revisión del vehículo. Mientras que a través de la Higiene Industrial se previene la aparición de enfermedades profesionales acorde a un estudio, valoración y modificación de los aspectos físicos, químicos o biológicos presentes en la actividad; y según la Ergonomía y Psicología Aplicada, se persigue la adecuación del trabajo a la persona y estudiar los distintos factores psicosociales y organizativos que pueden repercutir en la salud y bienestar del empleado; el puesto de trabajo del conductor profesional resulta ser la propia cabina de su vehículo, con las consecuencias ergonómicas que ello repercute. Ciertamente, en un sector en el que la actividad se realiza en un vehículo cuyo puesto de trabajo es la propia cabina del mismo, se manejan mercancías peligrosas y confluyen multitud de riesgos, todas y cada una de las disciplinas son afectadas para el estudio y análisis de los riesgos concernientes a la actividad del transporte de mercancías peligrosas por carretera.

Desde esta perspectiva, conviene aclarar que la tripulación del vehículo, merced al Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo [art. 2 h)] se compone tanto de los conductores como de los ayudantes del conductor por lo que los riesgos se duplican y el empresario ha de tener en cuenta la presencia de este segundo sujeto de cara a la evaluación de los riesgos laborales del puesto de trabajo del conductor. La presencia de estos ayudantes, no siempre será necesaria, ya que tan sólo formaran parte de la actividad cuando la operación de transporte así lo precise. En caso de necesitar la presencia de un ayudante, éste acompañará al conductor profesional con la finalidad de realizar o asistirle en las maniobras de carga, descarga y para tomar las medidas necesarias en situaciones de emergencia en caso de accidentes. Resulta imprescindible en el momento en que por las características del transporte hagan necesario la presencia de un ayudante, que la empresa por cuya cuenta actúa, acredite documentalmente que ha recibido la formación adecuada para la formación que se le ha encomendado (art. 6, RD 551/2006).

Concretamente como variables que convierten la actividad como especial y merecedora de un trato específico por los riesgos que conllevan el transporte, la actividad del conductor profesional se caracteriza por su alto dinamismo, con ritmos de trabajo acelerados con el añadido de la carga transportada, lo que hace que esta actividad lleve aparejada un exceso de responsabilidad en la manera de proceder en el transporte por carretera. Junto a estas características propias de la actividad, también se encuentran presentes multitud de contingencias en la carretera que pueden provocar circunstancias adversas o cambiantes; todo ello desgraciadamente desemboca en los datos tan negativos de siniestralidad que padece el sector<sup>554</sup>. Aparte de la actividad principal (transporte por carretera de las mercancías peligrosas) y de los posibles accidentes viales con graves consecuencias –desde hematomas a la muerte, como se detallará– así como la aparición de enfermedades profesionales relacionadas por la exposición continua a sustancias tóxicas, los conductores y sus ayudantes también tienen riesgos de sufrir accidentes durante la carga y descarga de las mercancías peligrosas de consecuencias menos graves –pero no por ello menos importantes–, entre otros motivos, por caídas de las cargas manipuladas o dolores dorso-lumbares por sobreesfuerzos y malas posturas durante el arrastre o manipulación de las mismas e incluso, pueden ver peligrada su integridad física durante aquellas actividades que realicen en torno a la reparación puntual o de mantenimiento del vehículo (proyecciones, cortes, etc.). Por tanto, dependiendo en cada caso de la actividad que realice el conductor habrá que tomarse unas y otras medidas preventivas a utilizar y la conveniente utilización de los equipos de protección individual idóneos.

Entrando a valorar el contenido de cada una de las diferentes disciplinas en que se divide la prevención de riesgos laborales, en un primer término, concerniente a la seguridad laboral –aquella técnica cuyo objeto principal es la eliminación o disminución del riesgo de que se produzcan accidentes de

---

<sup>554</sup> TRANSFORMA (Fundación Laboral para la Prevención de Riesgos en el Transporte por Carretera), “*La salud laboral en los trabajadores del sector de transporte por carretera: propuesta de modelo de vigilancia específica de la salud*”, enmarcado en el Proyecto PRL IS-2007-061 del Manual de Salud Laboral, pág. 16.

trabajo–, por la que el conductor profesional con motivo de la conducción en la carretera se enfrenta, conviene aclarar los siguientes puntos en torno a las distintas lesiones que con ocasión de su actividad pueden sufrir el conductor profesional y su ayudante. De este modo, pueden sufrir aplastamientos, choques y golpes producidos por un mal uso de las herramientas manuales – tales como tacos del vehículo para su fijación o gatos improvisados– que dispone para realizar las operaciones y mantenimiento del vehículo, así como contactos eléctricos, cortes, proyecciones, incendios y explosiones por la manipulación del motor del vehículo. De igual forma, a consecuencia de estas revisiones que suelen hacerse en la calzada, se antoja básico el uso de los chalecos reflectantes ya que, en muchas ocasiones los conductores y/o sus ayudantes, sufren atropellos por otros vehículos mientras trabajan en su vehículo.

Precisamente, en torno a la posible manipulación y mantenimiento del vehículo por el propio conductor y su ayudante, en menor medida, se ha de tener en cuenta las partes eléctricas existentes en los vehículos como es el caso de las baterías<sup>555</sup>. Así en el momento de manipularse, de no llevarse los preceptivos guantes<sup>556</sup> de seguridad, los trabajadores pueden sufrir contactos eléctricos, que pueden verse agravados en zonas húmedas o con manos y/o ropa mojada<sup>557</sup>. La manipulación de las partes mecánicas del vehículo, como la batería o motor, se recomienda en todo momento que se realice con las herramientas adecuadas así como también no usar prendas holgadas que pueden provocar atrapamientos en la zona de la manipulación. En concreto, en torno al vehículo, el hecho de no realizar un mantenimiento adecuado del mismo, trae consigo la posibilidad de que exista un alto riesgo de que por cortocircuitos internos pueda provocar explosiones e incendios, o fugas y derrames de la mercancía peligrosa transportada. No cabe duda que llevar a cabo un mantenimiento inicial y periódico del vehículo reducirá considerablemente estos riesgos evitando de esta manera la aparición de dichos cortocircuitos, fallos en el motor o fugas en el combustible.

Junto a estos riesgos, estos trabajadores en menor medida, también pueden sufrir caídas a distinto nivel al subir o bajar del vehículo – que básicamente derivan en lesiones de esguinces y fracturas–. Finalmente, en las estaciones de servicio, durante los descansos obligatorios e interrupciones ante una larga actividad en la carretera, tal y como se ha comentado anteriormente, el conductor puede sufrir atracos, o incluso agresiones de otros conductores o terceros con lesiones en distintos grados. Como se puede comprobar, existe un amplio y variado conjunto de riesgos laborales a los que se puede enfrentar el conductor con motivo de su actividad profesional.

---

<sup>555</sup> A propósito de las baterías, entre las recomendaciones señaladas en el siguiente documento: FEIQUE, “*Guía de Carga y Descarga para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera*” realizado por la Federación Empresarial de la Industria Química Española, 2007, conviene precisar específicamente cómo para la carga de mercancías peligrosas, respecto al conductor, insta a que cuando la naturaleza de la mercancía lo requiera desconecte la batería, pág. 20.

<sup>556</sup> Vid. NTP 748: “*Guantes de protección contra productos químicos*”.

<sup>557</sup> INSHT, “*Guía Práctica de Riesgos y Medidas Preventivas para Autónomos en el Sector del Transporte de Mercancías Peligrosas por carretera*”, Ministerio de Fomento, Madrid, pág. 27.



Desde un prisma ergonómico, dadas las características de la cabina del vehículo, que como se ha afirmado, coincide con su puesto de trabajo, un diseño inadecuado de los elementos de conducción, tales como el asiento, los pedales o los distintos tableros de instrumentos, pueden provocar daños en las zonas del cuello y espalda, debido a sobrecargas durante una misma postura en un largo tiempo de trabajo. La posición correcta y flexible de los instrumentos que maneja el conductor en su cabina resulta crucial para que no sufra sobrecargas por un uso repetido de la misma. Precisamente, puesto que el puesto de trabajo del conductor profesional es la propia cabina de su vehículo, se deben valorar todas estas circunstancias. En esta línea, teniendo en cuenta el elevado número de horas que se encuentra sentado en el vehículo, los elementos del mismo, desde la perspectiva ergonómica, deben ser los adecuados. Para ello, con las lógicas limitaciones de espacio del vehículo, el asiento debe ser confortable y estar debidamente ajustado y estar dotado de una correcta amortiguación para evitar vibraciones. Además, entre el volante y los pedales, debe haber un espacio suficiente que permita variar la posición de las piernas del conductor. Sin olvidar, obviamente los sistemas de cinturones de seguridad, capitales para la seguridad y salud del trabajador. En caso contrario, el conductor a causa de mantener constantemente unas posturas forzadas puede sufrir sobrecargas en el cuello, espalda o en las articulaciones de las rodillas, manos, codos, hombros<sup>558</sup> y, a la larga inclusive, patologías en la columna vertebral que, según avanza la edad del conductor, se van agravando.

Simultáneamente, estas posiciones fijas pueden provocar la aparición, como veremos, de fatiga o estrés. En conjunto, todas estas situaciones favorecen la producción de accidentes de trabajo. Desde esta perspectiva, es recomendable el uso de la evaluación del puesto de trabajo con el propio conductor y su ayudante, ya que sobre todo el conductor es quien mejor conoce su espacio de trabajo al contrario de los distintos técnicos que pueden pasar por alto ciertas circunstancias; todos estos detalles descritos, de hacerlos junto con el conductor y con su ayuda, redundará en una evaluación más acorde a las condiciones de su puesto de trabajo. De cualquier forma, las interrupciones y los descansos obligatorios señalados en la norma específica a la que antes se ha hecho referencia, resultan fundamentales para evitar estas posturas forzadas y que el conductor profesional varíe su situación sedentaria en la cabina del vehículo.

Por lo tanto, debe diseñarse adecuadamente el puesto de trabajo para evitar estas posturas contrarias a la seguridad y salud del conductor. Esta labor está encomendada a los fabricantes, importadores y suministradores de estos vehículos<sup>559</sup>, dentro de la obligación de asegurar que éstos no constituyan una

---

<sup>558</sup> Particularmente en la zona de los hombros las lesiones producidas en su mayor parte son debidas a la costumbre del transportista de apoyar el brazo durante mucho tiempo en la ventanilla en una posición elevada o el uso reiterado de ciertos mandos del vehículo. VV.AA., *“Prevención de Riesgos Laborales en los Trabajadores del Sector del Transporte”*, Servicio de Prevención de la Empresa Municipal de Transportes de Valencia, Revista de la Sociedad Española de Medicina y Seguridad del Trabajo (SEMST), núm. 11.

<sup>559</sup> En torno a estos vehículos, como es lógico deben ser adecuados y acondicionados para un correcto transporte por carretera de estas mercancías. De hecho, de modo anticipativo, existe abundante regulación para la homologación de estos vehículos (arts. 9-19, RD 551/2006) y su

fuente de peligro para el trabajador (art. 42, LPRL). Así se les traslada la obligación de adaptar la cabina del vehículo a la persona mediante un correcto diseño ergonómico; ciertamente, un diseño ergonómico correcto del puesto de trabajo del conductor repercute en su bienestar y, por extensión, implica una reducción de los accidentes de tráfico. Esta obligación se equipara y se traslada al empresario transportista a su vez –aunque en este caso, a favor del conductor profesional objeto de un contrato de trabajo–, al amparo del artículo 15 d) LPRL, el empresario aplicará las medidas que integran su deber general de prevención de acuerdo con el principio general de *«adaptar el trabajo a la persona, en particular en lo que respecta a la concepción de los puestos de trabajo, así como a la elección de los equipos y los métodos de trabajo y de producción, con miras, en particular, a atenuar el trabajo monótono y repetitivo y a reducir los efectos del mismo en la salud»*, de igual modo que, en virtud del artículo 16.2 LPRL, el empresario debe realizar una evaluación inicial de los riesgos para la seguridad y salud de los trabajadores, teniendo en cuenta las características de los puestos de trabajo. Por tanto, todas las características que definen la cabina del vehículo deben ser valoradas puesto que son factores de influencia directa en las condiciones de salud de estos profesionales<sup>560</sup> y en la generación de accidentes de tráfico con los consecuentes peligros para la sociedad y medio ambiente.

Muy unida a la ergonomía como disciplina preventiva, se encuentra la psicología aplicada, que estudia aquellos riesgos que a simple vista no se detectan pero que progresivamente van minando la salud mental de la persona, tales como fatiga o estrés laboral y alteraciones del ciclo circadiano (trabajo nocturno). Precisamente, desde este enfoque el conductor de estas mercancías peligrosas por carretera se encuentra influenciado en un gran número de riesgos máxime por el hecho de transportar por carretera una carga considerada como peligrosa. Constantemente está sujeto a un gran número de demandas emocionales provocadas por las exigencias y responsabilidades de acometer su trabajo eficazmente sin poner en perjuicio grave a la población y al medio ambiente. Yendo más allá, en el caso del conductor de mercancías peligrosas que actúa por su propia cuenta, además de la alta responsabilidad por la carga transportada se encuentra la seguridad de su propio vehículo el cual, normalmente, suele ser su único medio de sustento económico.

Razonablemente, trabajar bajo esta carga mental<sup>561</sup>, puede aminorar la capacidad de atención del conductor profesional provocando un aumento de

---

mantenimiento periódico (ITV). Correlativamente y, enfocado a la seguridad del conductor, en este mismo sentido, las empresas transportistas deben adoptar todas aquellas medidas precisas para que estos vehículos cumplan las condiciones reglamentarias y para que los conductores y sus ayudantes sean informados sobre las características especiales de los vehículos y tengan la formación exigida en la normativa vigente (art. 4.1, RD 551/2006).

<sup>560</sup> VV.AA., *«La Salud Laboral en el Sector del Transporte por Carretera»*, publicación que forma parte del proyecto I-071, financiado por la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales en la convocatoria del año 2000. Edita: LABOUR, Grupo de Análisis Sociolaborales Internacionales, Madrid, págs. 22 y 23.

<sup>561</sup> En términos comparativos con otros sectores de actividad, según el estudio aparecido en la siguiente publicación: INSTITUTO DE SALUD CARLOS III, *«Salud y Condiciones de Trabajo en el Transporte de Mercancías por Carretera»*. Escuela Nacional de Medicina del Trabajo. Getafe (Madrid), 2007: *« (...) los conductores soportan significativamente un mayor nivel de carga mental (61,1% frente a 57% en no conductores) y de carga física (16,1% frente a 10,1% en no*

las probabilidades de padecer accidentes. La carga mental está relacionada con el estrés y la fatiga<sup>562</sup>. Ambos factores, como se ha mencionado, se engloban en la denominación de riesgos psicosociales, los cuales, se originan por diferentes aspectos que se incluyen en la organización y en las condiciones particulares del trabajo. Producto de que este trabajador debe adaptarse a unos horarios de trabajo tan variables, no es de extrañar que en ocasiones padezca fatiga y somnolencia. En este punto conviene precisar el atenuante consistente en el consumo de ciertos medicamentos del conductor ya que, este hecho puede causar como efecto secundario un aumento en el riesgo de somnolencia.

En términos globales, el estrés y la fatiga laboral, inciden en la salud de la persona mediante mecanismos psicológicos y fisiológicos. Interesa adicionar en esta línea las notas técnicas preventivas llevadas a cabo por el INSHT número: 780 [*“el programa de ayuda al empleado (EAP): intervención individual en la prevención de riesgos psicosociales”*] y 349 [*“prevención del estrés: intervención sobre el individuo”*] que pueden servir –tanto para el conductor afectado como para el empresario– de referencia en el tratamiento de estos riesgos que, aunque a diferencia de otros son imperceptibles, pueden afectar al trabajador con la misma intensidad.

Como se ha mencionado, el estrés y la fatiga mental acontecen por contingencias de la actividad y la organización del trabajo. Por estrés se entiende toda aquella tensión provocada por situaciones agobiantes, por las cuales las personas se ven sobrepasadas: elevada presión laboral y baja remuneración económica; elevadas demandas emocionales asociadas al trabajo; equilibrio inestable entre la vida laboral y personal; elevado grado de atención que se ha de mantener durante la conducción, especialmente por el tipo de carga transportada<sup>563</sup>. Derivado de este estrés que puede sufrir el conductor, pueden llegar a materializarse situaciones de ansiedad y depresiones e incluso consecuencias de carácter fisiológico (taquicardias, úlceras de estómago, etc.).

Por su parte, la fatiga (también denominada como agotamiento o cansancio mental<sup>564</sup>), al igual que el estrés, puede ser debida a largas horas de trabajo en

---

*conductores) que el conjunto medio del resto de profesiones, si bien la relación con la frecuencia de accidentes varía en ambos colectivos profesionales según el nivel de la carga», págs. 181-183.*

<sup>562</sup> En torno a la fatiga, la Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo ([http://osha.europa.eu/es/sector/road\\_transport](http://osha.europa.eu/es/sector/road_transport)) afirma que es el problema de salud más común del que se suele dar parte en el transporte terrestre, según la encuesta de Eurofound sobre las condiciones de trabajo en Europa, así como las encuestas nacionales. Esta afirmación obedece a las siguientes razones: « (...) el sector del transporte por carretera es muy competitivo. La carga de trabajo está aumentando y los conductores se enfrentan a presiones cada vez mayores –por ejemplo, por la exigencia de los clientes para que realicen las entregas en menor tiempo y a menor coste– y a problemas como ‘la gestión «justo a tiempo», el aumento del tráfico y la vigilancia a distancia, y muchos de ellos trabajan en turnos irregulares y largos».

<sup>563</sup> INSHT, “Guía Práctica de Riesgos y Medidas Preventivas para Autónomos en el Sector del Transporte de Mercancías Peligrosas por carretera”, Ministerio de Fomento, Madrid, pág. 53.

<sup>564</sup> Vid. INSTITUTO DE SALUD CARLOS III, “Salud y Condiciones de Trabajo en el Transporte de Mercancías por Carretera”. Escuela Nacional de Medicina del Trabajo. Getafe (Madrid),

la carretera y a un estado constante de tensión por el estado del tráfico, conducción o carga transportada. A consecuencia de la fatiga que sufra el conductor, pueden surgirle dolores musculares, fotofobia, cambios de estado de ánimo, hasta problemas de memoria y depresión<sup>565</sup>. La amplitud de los tiempos de trabajo de conducción está directamente involucrada en la aparición de accidentes; la regulación y cumplimiento del tiempo máximo de conducción diaria y de las pausas es, además de obligatoria, imprescindible para evitar las alteraciones derivadas de la falta de descanso.

Debido a la similitud del estrés y la fatiga en sus respectivos orígenes, las normas básicas a tomar personalmente por el conductor profesional como de información del empresario trasladable a su plantilla de trabajadores, son idénticas. A estos efectos, para evitar o reducir la aparición de ambos riesgos psicosociales: deben hacerse las debidas pausas en el trabajo a intervalos regulares de tiempo; mantener una dieta equilibrada; evitar el aislamiento en períodos largos de tiempo, procurando conciliar la vida familiar y laboral; mantener un buen estado físico realizando habitualmente ejercicio; reducir la ingesta de productos excitantes y, por último; realizar técnicas de control de la respiración y relajación física y mental.

Así, trasladable al sector objeto de la presente investigación, a la alta presión que viene aparejada con la categoría profesional del conductor de esta clase de mercancías, se suman las largas horas de jornada de trabajo. Precisamente por esta razón, la fatiga –que disminuye la capacidad física y mental de una persona–, puede originarse ante un excesivo tiempo de trabajo sin descanso. Evidentemente, las largas horas conduciendo durante la noche provoca alteraciones en el sueño por los distintos turnos de trabajo lo que, sin duda, disminuye su capacidad de reacción en la carretera. Estrechamente vinculado con esta situación se encuentran las alteraciones producidas en el conocido como ciclo circadiano<sup>566</sup> del conductor que provocan además de trastornos del sueño, trastornos nerviosos y trastornos gastrointestinales. Además, el aislamiento del conductor, sobre todo aquéllos que realizan transportes internacionales, debido a la lejanía de sus familiares y amistades

---

2007, que toma como indicadores para el estudio de la carga mental, el número de kilómetros recorridos al año, el horario y las facilidades disponibles para el desempeño de la tarea. Un cuestionario de preguntas múltiples realizado a transportistas determinó en torno a las exigencias mentales que «*para desempeñar el trabajo es necesario "Mantener una atención" y "Ritmo de trabajo elevados" (87,4% y 43,5% respectivamente) y tener que "Realizar tareas muy repetitivas y de corta duración" (37,4%) durante "más de la mitad de la jornada laboral"*», pág. 52. Ello demuestra que el alto nivel de concentración que han de mantener durante el transporte de las cargas peligrosas está directamente relacionado con las posibilidades de sufrir un agotamiento o carga mental.

<sup>565</sup> INSHT, “*Guía Práctica de Riesgos y Medidas Preventivas para Autónomos en el Sector del Transporte de Mercancías Peligrosas por carretera*”, Ministerio de Fomento, Madrid, pág. 57.

<sup>566</sup> Se produce por una alteración del ritmo biológico ante una excesiva prolongación en el tiempo de un trabajo nocturno. De interés a este respecto, han de señalarse las precauciones generales a adoptar con el objetivo de disminuir en la medida de lo posible la alteración del ciclo circadiano: a) reducir, en la medida de lo posible, la carga de trabajo durante la noche; b) procurar mantener una dieta equilibrada, respetando en la medida de lo posible los horarios de las comidas; c) evitar la ingesta de bebidas estimulantes y, por último; d) procurar mantener el mismo horario cada vez que se realiza el turno nocturno. INSHT, “*Guía Práctica de Riesgos y Medidas Preventivas para Autónomos en el Sector del Transporte de Mercancías Peligrosas por carretera*”, Ministerio de Fomento, Madrid, págs. 58-60.

pueden agravar su estado provocándole trastornos psicológicos, consumo de drogas y alcohol, etc. La medida más efectiva para minimizar la aparición de estos riesgos psicosociales es el descanso y la inactividad después de un largo período de trabajo, lo cual se ve reflejado en la amplia normativa que regula la ordenación del tiempo de trabajo en este sector.

Tanto el empresario transportista respecto de sus empleados asalariados como el transportista autónomo respecto de sí mismo han de ser conscientes de estos riesgos y actuar en consonancia cumpliendo con la normativa reglamentaria concerniente a los tiempos de trabajo y a los períodos mínimos de descanso. En paralelo, puesto que tales riesgos psicosociales son difíciles de diagnosticar al ser provocados por factores progresivos en el tiempo y difíciles de detectar, la empresa o bien el servicio de prevención concertado a través de sus técnicos capacitados debe tener conocimiento de los mismos e informar debidamente a sus trabajadores. Ciertamente, según afirman algunos autores<sup>567</sup>, cada vez son más numerosas las empresas de transporte –en su mayoría grandes– que cuentan con un psicólogo experto en estos riesgos psicosociales devenidos de la actividad del transporte. Según señala el experto, tales factores psicosociales son comunes debido a muchas razones, como la «*excesiva carga de trabajo, la acumulación de horas seguidas con la consiguiente falta de descanso, rapidez por llegar al destino y cumplir con las entregas, etc.*».

En definitiva, en el momento en que se realice la planificación de la actividad preventiva, han de tenerse en cuenta estos riesgos psicosociales y que participen para su evaluación expertos psicólogos para el diseño de las actuaciones conducentes a reducir la aparición de la fatiga y el estrés. No obstante, por la estructura empresarial que reina en el sector del transporte (pequeñas y medianas empresas) en pocas ocasiones podrá hacerse efectiva esta opción, por lo que necesariamente en cada caso, se tendrá que concertar la actividad de esta evaluación específica con el concurso de un servicio de prevención ajeno.

Por otro lado, y asociados a los riesgos higiénicos<sup>568</sup> los conductores son proclives a sufrir durante su actividad profesional, la exposición a agentes físicos, tales como vibraciones<sup>569</sup> y ruidos<sup>570</sup>. En torno a las vibraciones, la

---

<sup>567</sup> Como es la opinión de FERNÁNDEZ JIMÉNEZ, M., “*Evaluación de riesgos en empresas de transporte*”. Jefatura Provincial de Correos y Telégrafos, Barcelona, 2008.

<sup>568</sup> La disciplina relacionada con la higiene industrial trata de la técnica que previene la aparición de enfermedades profesionales, mediante el estudio, valoración y modificación del medio ambiente físico, químico o biológico del trabajo. Como se observaron, éstas se derivan de la exposición a contaminantes químicos y a agentes físicos tales como ruidos y vibraciones, así como al disconfort térmico.

<sup>569</sup> Provocadas por estas vibraciones, pueden producirse enfermedades profesionales denominadas como osteoarticulares o angioneuróticas que vienen recogidas en el listado regulado en el analizado con anterioridad RD 1299/2006, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el cuadro de enfermedades profesionales en el sistema de la Seguridad Social. En concreto en su Grupo 2 (enfermedades profesionales causadas por agentes físicos). Este listado sirve para aquellos trabajadores incluidos en el régimen general de la Seguridad Social y para los autónomos incluidos en su propio régimen especial (en virtud del RD 1273/2003, de 10 de octubre. BOE 22 octubre 2003), define las enfermedades profesionales de los trabajadores autónomos o por cuenta propia como: «*la contraída a consecuencia del trabajo*

constante posición vertical y sedentaria en la que se encuentra el conductor en la cabina del vehículo y el constante movimiento en la carretera, pueden provocar lesiones relacionadas con este tipo de riesgo higiénico. Las vibraciones, en cierto modo, suelen generarse por la acción constante en movimiento de la cabina del vehículo y con ello, acarrear una incomodidad tanto a corto plazo como a largo plazo que pueden traer consigo enfermedades profesionales. En esta línea, a nivel normativo nacional existe el Real Decreto 1311/2005, de 4 de noviembre, de protección de la salud y la seguridad de los trabajadores frente a los riesgos derivados o que puedan derivarse de la exposición a vibraciones mecánicas<sup>571</sup> que impone al empresario la ejecución de un programa de medidas técnicas y/o de organización destinado a reducir al mínimo la exposición a las vibraciones mecánicas y los riesgos que se derivan de ésta (art. 5<sup>572</sup>).

En términos generales, las causas más comunes de estas vibraciones se derivan de un mantenimiento inadecuado de los sistemas de amortiguación del vehículo. Asimismo, dado que las vibraciones se transmiten a través del asiento del conductor, en caso de que no sea ergonómico o se encuentre en mal estado, provoca la aparición de vibraciones, al igual que el pavimento de la carretera en mal estado con baches, badenes, etc. Entre las medidas preventivas a adoptar cabe señalar la realización de un adecuado mantenimiento periódico de los sistemas de amortiguación del vehículo y que los asientos del vehículo sean adecuados al tamaño del conductor y se encuentre en un buen estado de conservación; en síntesis que sean ergonómicos y adaptables a la persona.

---

*ejecutado por cuenta propia, en la actividad en virtud de la cual el trabajador está incluido en el campo de aplicación del régimen especial, que esté provocada por la acción de los elementos y sustancias y en las actividades contenidos en la lista de enfermedades»).*

<sup>570</sup> A las posturas sedentarias antes comentadas, junto con los problemas de visión y la alta exigencia visual a la que debe hacer frente el transportista, también se añaden los problemas de audición. Todos ellos, pueden provocar enfermedades, las cuales, son más habituales en aquellos portadores con una edad entre 55 y 60 años; lógicamente a mayor edad, mayores probabilidades de que se acentúen de modo negativo todos estos factores de riesgo

<sup>571</sup> Publicado en el BOE 5 noviembre 2005 y posteriormente modificado por el RD 330/2009, de 13 de marzo (BOE 26 marzo 2009).

<sup>572</sup> Para este fin, el empleador sobre los trabajadores que disponga y que en su lugar de trabajo exista una presencia por encima de los valores mínimos de exposición a vibraciones mecánicas, tomará especialmente en consideración las siguientes medidas preventivas: a) otros métodos de trabajo que reduzcan la necesidad de exponerse a vibraciones mecánicas; b) la elección del equipo de trabajo adecuado, bien diseñado desde el punto de vista ergonómico y generador del menor nivel de vibraciones posible, habida cuenta del trabajo al que está destinado; c) el suministro de equipo auxiliar que reduzca los riesgos de lesión por vibraciones, por ejemplo, asientos, amortiguadores u otros sistemas que atenúen eficazmente las vibraciones transmitidas al cuerpo entero y asas, mangos o cubiertas que reduzcan las vibraciones transmitidas al sistema mano-brazo; d) programas apropiados de mantenimiento de los equipos de trabajo, del lugar de trabajo y de los puestos de trabajo; e) la concepción y disposición de los lugares y puestos de trabajo; f) la información y formación adecuadas a los trabajadores sobre el manejo correcto y en forma segura del equipo de trabajo, para así reducir al mínimo la exposición a vibraciones mecánicas; g) la limitación de la duración e intensidad de la exposición; h) una ordenación adecuada del tiempo de trabajo y, finalmente; i) la aplicación de las medidas necesarias para proteger del frío y de la humedad a los trabajadores expuestos, incluyendo el suministro de ropa adecuada.

Por su parte, en comparación con otras actividades profesionales, el nivel de ruido no suele ser peligroso<sup>573</sup> para la capacidad auditiva del conductor y su ayudante, siempre que se cumplan las normas de mantenimiento y los fabricantes, importadores y suministradores de estos vehículos aislen adecuadamente la cabina. Lógicamente, a mayor edad, antigüedad y continuidad en el desarrollo de esta actividad profesional, la pérdida auditiva<sup>574</sup> del conductor puede verse más perjudicada; solamente se da una pérdida auditiva y no sordera<sup>575</sup> ya que el ruido no alcanza unos niveles tanto como para provocarla. Normalmente, el ruido es producido por la existencia de uno o varios sonidos molestos. Así, existen distintas causas que pueden provocar la aparición de este riesgo higiénico. Estas causas giran en torno a la existencia de ruido ambiental producido por el propio vehículo, como también por el generado en la carretera (resto de tráfico) sin obviar tampoco los aparatos de radio, o las emisoras a un volumen excesivamente elevado<sup>576</sup>. Así pues, junto con la pérdida de la capacidad auditiva, el transportista a consecuencia de la exposición continuada a tales niveles de ruido, puede provocarle la aparición de niveles de fatiga y estrés por el malestar continuo.

<sup>573</sup> A tenor de la publicación VV.AA., “*La Salud Laboral en el Sector del Transporte por Carretera*” –publicación que forma parte del proyecto I-071, financiado por la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales en la convocatoria del año 2000. Edita: LABOUR, Grupo de Análisis Sociolaborales Internacionales, Madrid– y las encuestas realizadas a transportistas autónomos y asalariados en cuanto al ruido se sacaron las siguientes conclusiones en función de distintos factores. Un 73,3% de los asalariados y el 75,9% de los autónomos opinan que el ruido en la cabina es muy bajo, si bien aunque apenas hay ruido, les resulta molesto a un 21% de los asalariados y a un 17,2% de los autónomos. Referente al ámbito del transporte, los conductores profesionales que realizan trayectos internacionales son los que menos perciben el ruido (un 78,9%) frente a un 71,8% de los conductores nacionales. En cuanto a la calidad de los vehículos, según este estudio resulta significativo aunque el porcentaje no sea alto, el hecho de que un 6,7% de los conductores de transporte nacional consideren que hay ruido de nivel elevado, lo que puede indicar la necesidad de renovación de los vehículos. Mientras tanto, los vehículos dedicados a itinerarios de largo recorrido son de adquisición más reciente y por lo tanto mejor acondicionados, por ello pueden percibir un alto nivel de ruido (un 4%) en menor medida. En atención al horario de trabajo, los conductores que trabajan mayoritariamente de noche los que menos detectan el ruido (80,5%) y, menos molesto les resulta al (14%) de los trabajadores que conducen mayoritariamente de día; no perciben casi el ruido (72,8%) y les molesta al 20%. En este caso la explicación no está tanto en el acondicionamiento de la cabina del camión, sino en la reducción de tráfico durante la noche en las carreteras. Por horas conducidas, las respuestas que afirman que el ruido no es elevado pero sí molesto van descendiendo acorde al incremento de horas, así es más molesto para los conductores que trabajan al volante menos de 5 horas (32%) que para los conductores de 5 a 7 horas (28,9%); vuelve a descender para los conductores de 8 a 10 horas (17,9%) para situarse en un 7% para los que conducen más de 11 horas. Lo que viene a suponer que a más tiempo de conducción más recorrido y mejor camión. Finalmente, el punto de inflexión se encuentra en el intervalo de 8 a 10 horas donde los porcentajes de respuestas “*casi no hay ruido*” pasa de un 61% a un 77%, lo que indica la aparición de fatiga. Pág. 23.

<sup>574</sup> Por la posición del vehículo es más fácil la pérdida parcial de la audición, concretamente en el oído izquierdo, es decir, el cercano a la ventanilla puesto que la gran mayoría del tiempo la ventana suele estar bajada y por tanto el ruido es mayor por el sonido de ambiente y el tráfico del resto de los vehículos en la carretera.

<sup>575</sup> Considerada según el RD 1299/2006, de 10 de noviembre, como enfermedad profesional bajo el tecnicismo sanitario hipoacusia.

<sup>576</sup> INSHT, “*Guía Práctica de Riesgos y Medidas Preventivas para Autónomos en el Sector del Transporte de Mercancías Peligrosas por carretera*”, Ministerio de Fomento, Madrid, págs. 37-39.

Para minimizar el ruido –ya que su eliminación total es imposible–, en el seno de la empresa de transporte se pueden adoptar normas básicas así como fomentar buenas conductas del conductor con el objetivo de disminuir la exposición a niveles de ruidos que se consideren excesivamente elevados y puedan perturbar su bienestar físico y mental. Estas normas y medidas, entre otras, giran en torno a las siguientes: realizar un adecuado mantenimiento periódico del vehículo (cambio de silenciadores del tubo de escape, etc.); bajar el volumen de los aparatos de radio y emisoras de comunicación; evaluar, en caso necesario, el nivel de ruido existente en el puesto de trabajo y, por último; insonorizar las cabinas para evitar que llegue el ruido exterior del resto del tráfico, obras, etc.

De interés respecto a los riesgos higiénicos, también destacan los concernientes al denominado como “*discomfort térmico*”. Dada la particularidad de la actividad del conductor profesional que se realiza a la intemperie, en muchas ocasiones dependiendo de la época del año, suele realizarse malas condiciones climáticas, tales como calor, frío, corrientes de aire o lluvia. Así bajo estas circunstancias, la persona se expone a temperaturas muy elevadas o muy bajas que le provoca cambios de temperatura, con la consecuente aparición del mencionado *discomfort térmico*. Siguiendo las directrices establecidas en la mencionada Guía<sup>577</sup> las causas más importantes que pueden provocar este tipo de riesgo higiénico se originan en un primer término por un cambio brusco de la temperatura del habitáculo –en función de la hora del día– al subir o bajar el conductor del vehículo. También debido a un funcionamiento inadecuado del sistema de climatización del vehículo. Los sistemas de calefacción suelen acondicionar el interior del vehículo con aire caliente, pero para lograr verdadera comodidad conviene incrementar la proporción de calor radiante, por ejemplo calentando las paredes laterales. Esto se logra haciendo circular el aire caliente a través de paneles perforados que, de este modo, adquirirán la temperatura adecuada. A ello se le agrega como causa que pueda posibilitar la aparición del denominado como *discomfort térmico*, la realización de operaciones de carga y descarga en condiciones extremas, tanto en locales cerrados como al aire libre; trasladables al conductor en su caso y, sobre todo, al operario responsable de estas operaciones.

A consecuencia de estos cambios bruscos de temperatura, cabe la posibilidad de que se produzcan golpes de calor en la figura del conductor (alteraciones en la visión, vómitos, desmayos) y enfermedades del tracto respiratorio, que pueden ir desde simples catarros a neumonías.

Asimismo, también pueden tener efectos psicológicos como aumento de la fatiga o distracciones. En suma, todas ellas pueden aumentar las posibilidades de que se cometan imprudencias y que se desencadenen accidentes de tráfico con las graves consecuencias que acarrea poner en peligro la carga peligrosa transportada.

---

<sup>577</sup> INSHT, “*Guía Práctica de Riesgos y Medidas Preventivas para Autónomos en el Sector del Transporte de Mercancías Peligrosas por carretera*”, Ministerio de Fomento, Madrid., págs. 42-44.



Para evitar estos factores negativos, se pueden adoptar ciertas normas básicas tendentes a reducir en la medida de lo posible la aparición del disconfort térmico, tales como:

- a. Instalar sistemas de climatización en la cabina del vehículo o mantener periódicamente el existente: se recomienda establecer una temperatura en el interior del vehículo entre 23-26 grados centígrados en verano y 20-24 en invierno; así se reducen los cambios bruscos de temperatura al salir del vehículo.
- b. Utilizar la ropa adecuada en función de la temperatura a la que se encuentre el conductor.
- c. No beber alcohol ni bebidas con cafeína, ya que favorecen la deshidratación.
- d. Evitar la ingesta de alimentos grasos y comidas copiosas.

Obviamente por el tipo de carga transportada, es de reseñar también la exposición de los conductores al medio ambiente químico al encontrarse presentes en su lugar de trabajo sustancias peligrosas o tóxicas. Desde esta perspectiva, el Real Decreto 374/2001, de 6 de abril, de protección de la salud y seguridad de los trabajadores contra los riesgos relacionados con los agentes químicos durante el trabajo –recordemos que se aplica sin perjuicio de las normas más específicas relacionadas con la actividad: RD 551/2006, de 5 de mayo y ADR– impone al empresario en su artículo 5.2 cuando como es nuestro caso, la naturaleza de la actividad no permite la eliminación del riesgo por sustitución, garantizar la reducción al mínimo de dicho riesgo aplicando para ello, medidas de prevención y protección que sean coherentes con la evaluación de los riesgos, tales como: la concepción y la utilización de procedimientos de trabajo, controles técnicos, equipos y materiales que permitan, aislando al agente en la medida de lo posible, evitar o reducir al mínimo cualquier escape o difusión al ambiente o cualquier contacto directo con el trabajador que pueda suponer un peligro para la salud y seguridad de éste; medidas de ventilación u otras medidas de protección colectiva, aplicadas preferentemente en el origen del riesgo, y medidas adecuadas de organización del trabajo, o bien; medidas de protección individual, acordes con lo dispuesto en la normativa sobre utilización de equipos de protección individual, cuando las medidas anteriores sean insuficientes y la exposición o contacto con el agente no pueda evitarse por otros medios.

A propósito de esta exposición a agentes químicos, el conductor profesional puede estar expuesto en casos de fugas, vertidos o incendios. Como consecuencia, puede ver peligrada gravemente su salud ante dicho riesgo químico e incluso, en su caso, ante el riesgo radiactivo.

En primer lugar, las fugas de las mercancías pueden deberse a contenedores y válvulas defectuosas o bien a deficiencias en el embalaje o a una estiba incorrecta, que provocan la emisión de vapores que pueden ser inhalados<sup>578</sup>

---

<sup>578</sup> Esta inhalación progresiva y constante puede acarrear la aparición de una enfermedad profesional. Siendo más específicos, a tenor de la LGSS siendo posible su incursión en el

por el conductor. Asimismo, también pueden producirse vapores y gases en supuestos en que el vehículo de mercancías peligrosas presente fugas en los circuitos de alimentación o de escape, como también durante las operaciones de carga y descarga –en caso de que el conductor también sea responsable de las mismas– y las reparaciones o manipulaciones de la carga con el motor en marcha. De este modo, en ciertos momentos tanto en su vehículo como en las operaciones de carga y descarga, el conductor profesional se encuentra expuesto a tales contaminantes químicos que pueden resultar nocivos para su salud. Recapitulando, la exposición a estos contaminantes tóxicos puede ser debida a<sup>579</sup>:

- a. Realización de mantenimiento básico del vehículo: reposición del electrolito de la batería; engrase de los elementos del vehículo; reposición de niveles de líquidos: anticongelante, aceite, etc.
- b. Exposición a gases de combustión procedentes del propio vehículo como de la polución ambiental.
- c. Derrames de los depósitos o cisternas que contienen las sustancias peligrosas que se están transportando.
- d. No utilizar los equipos de protección individual adecuados a las sustancias peligrosas que se están transportando.

Las consecuencias de esta exposición pueden dar lugar principalmente a irritaciones de la piel y alergias en el caso de contacto directo con productos químicos y a mareos, náuseas e incluso pérdidas de conocimiento, por inhalación en el caso de la exposición a gases. Desde esta perspectiva, cabe reiterar nuevamente el Real Decreto 1299/2006, de 10 de noviembre, que aprueba el cuadro de enfermedades profesionales en el sistema de la Seguridad Social ya que, la exposición a determinadas sustancias y agentes y su inhalación pueden ser motivo de la aparición de enfermedades profesionales (grupo 4, del cuadro de EP). En líneas generales, algunas recomendaciones básicas para evitar este riesgo son:

- a. Realizar las operaciones de mantenimiento básico según lo indicado en las instrucciones del fabricante de cada producto químico y siguiendo las instrucciones de la etiqueta.
- b. Emplear, en caso necesario, guantes, mascarilla y gafas para evitar el contacto con la piel y mucosas de los productos químicos.
- c. Realizar todas las operaciones que conlleven la manipulación de las sustancias peligrosas de acuerdo a los métodos operativos definidos previamente.

---

grupo 4 en el que se señalan las enfermedades profesionales causadas por inhalación de sustancias y agentes no comprendidas en otros apartados.

<sup>579</sup> A tenor de lo que indica la “*Guía Práctica de Riesgos y Medidas Preventivas para Autónomos en el Sector del Transporte de Mercancías Peligrosas por carretera*”, del INSHT Ministerio de Fomento, Madrid, págs. 45 a 47.

- d. En lugares con escasa ventilación procurar mantener apagado el motor del vehículo.
- e. No comer, fumar o beber mientras se manipulen productos químicos y lavarse las manos después de cada manipulación. A propósito de esta prohibición de fumar, desde la LOTT se hace hincapié en este sentido, considerando como falta muy grave (art. 140.25.17) y siendo el cargador o descargador en cada caso el responsable: *«Incumplir durante las operaciones de carga o descarga la prohibición de fumar en el curso de las manipulaciones, en las proximidades de los bultos colocados en espera de manipular, en la proximidad de los vehículos parados y en el interior de los mismos».*

Todos estos riesgos vistos desde las distintas disciplinas preventivas son importantes y fundamentales para la prevención y protección de la seguridad y salud de los conductores profesionales y sus ayudantes, puesto que su conocimiento y evaluación previa derivan en una mayor seguridad en el trabajo.

No obstante y, sin que ello signifique una menor atención al análisis precedente, los riesgos laborales de más entidad a los que se enfrenta el conductor de estas mercancías peligrosas, resultan ser aquéllos derivados de la conducción en la carretera por haber un mayor número de factores potenciales de riesgo. No en vano, durante la circulación por carretera, el trabajador –tanto dependiente de una empresa transportista como autónomo o TRADE que realiza esta actividad profesional– ve peligrada su integridad física por el alto contenido peligroso de la carga transportada con el añadido de las graves consecuencias que un accidente vial de estas características (presencia en el vehículo de sustancias peligrosas inestables y volátiles) puede acarrear para la población y la protección del medio ambiente. En efecto, fruto de la relevancia para la seguridad y salud de los participantes de la actividad y la gravedad que implica un accidente vial así como su frecuencia, de inmediato se va a particularizar el análisis de estos riesgos y accidentes en la carretera en los que se ven envueltos esta clase de vehículos acondicionados en virtud del ADR y de la normativa nacional para el transporte de mercancías peligrosas. No en vano, merced a estos accidentes de tráfico y su incidencia en el sector, la prevención tiene un papel muy importante; unido a los Planes Especiales que se establecen ante el riesgo de esta clase de accidentes y la actuación de Protección Civil en conjunción con los sujetos implicados, pueden señalarse medidas tendentes a reducir en la medida de lo posible estos accidentes, como pueden ser entre otras: un mantenimiento y mejora de las carreteras por parte del Gobierno; un aumento en la capacitación y formación de los conductores de mercancías peligrosas –sobre todo enfocadas a las prácticas en la carretera–; la simulación de posibles situaciones de accidentes con mercancías peligrosas así como; las inspecciones técnicas –obligatorias– y un mantenimiento adecuado y periódico de los vehículos.

De modo general, los accidentes viales en los que se ven implicados vehículos con cargas peligrosas, se deben a un gran número de causas que bien son provocados por actos inseguros y conductas negligentes del conductor, bien por circunstancias ajenas al mismo (en menor medida). Entre las causas que obedecen a conductas inapropiadas del conductor profesional se encuentran la

circulación a una velocidad<sup>580</sup> excesiva según el tipo de vía y la ingesta de alcohol<sup>581</sup>, consumo de drogas estupefacientes o de determinados medicamentos. En esta línea, el consumo simultáneo de estos últimos debe ser tenido en cuenta, tal y como se ha afirmado previamente, dado que puede acentuar la aparición de efectos secundarios en la figura del conductor (somnolencia, por ejemplo) y su capacidad de conducción en la carretera. Como es lógico, dos de las conductas más impropias del conductor son la velocidad excesiva en la carretera y la ingesta de alcohol y consumo de drogas y estupefacientes. Al margen de las consecuencias que tiene desde el punto de vista de la aparición de accidentes de tráfico y la adopción de medidas preventivas para paliar el exceso de velocidad como el consumo de alcohol, para ambos supuestos, se aplicarán respectivamente, las infracciones establecidas en la Ley de Tráfico<sup>582</sup>, así como la correspondiente pérdida de puntos por parte del conductor, con arreglo a la Ley 17/2005, de 19 de julio que regula el permiso y la licencia de conducción por puntos (BOE 20 julio 2005).

El exceso de confianza en la carretera, una incorrecta señalización en la carretera en el momento de rebasar vehículos o de incorporarse a la vía, así como distracciones en el desarrollo de la actividad por el uso del teléfono móvil, radio o GPS, también son actuaciones inapropiadas que pueden provocar accidentes. Hay que recordar que la propia LPRL dispone expresamente la necesidad de que el empresario prevea las distracciones e imprudencias no temerarias que puede cometer el trabajador (art. 15.4, LPRL). Además, a tenor de lo mencionado hasta ahora, uno de los motivos más influyentes que pueden desencadenar accidentes de tráfico es el cansancio y somnolencia del conductor ante un prolongado número de horas al volante y, por añadidura, la inobservancia de los períodos reglamentarios de conducción y descanso; factores que resultan claves para que se aumenten las posibilidades reales de padecer accidentes. A todo ello, en menor medida, se le agrega otro factor personal relacionado con el trabajo en días festivos o fines de semana.

Según un estudio realizado por el Instituto de Salud Carlos III<sup>583</sup>, especialmente en estos días se incrementa el volumen de vehículos en la carretera y la relajación del conductor es mayor ya que, según se ha demostrado *«los resultados ponen de manifiesto que trabajar en estos días incrementa la probabilidad de accidente de trabajo»*. Estrechamente vinculado a estos días

<sup>580</sup> Indudablemente, una excesiva velocidad en la carretera es un factor potencial para la aparición de accidentes en la carretera. A propósito, desde el prisma preventivo, tal y como se observará en adelante, existe una normativa específica que obliga la instalación en determinados vehículos de limitadores de velocidad.

<sup>581</sup> En todos los estudios a que hemos hecho referencia anteriormente, se demuestra la negativa influencia del alcohol en la conducción de vehículos. Existen múltiples tests para estudiar estos consumos y su repercusión en el individuo, y uno de los más utilizados es el CAGE test, el cual permite conocer, mediante cuatro sencillas preguntas, si el consumo de alcohol está empezando a resultar peligroso para el trabajador. Se considera positivo a partir de dos respuestas afirmativas y a partir de esta positividad, se recomienda pasar a otros tests más complejos, que si son positivos, requieren la intervención de otro personal especializado.

<sup>582</sup> RD Legislativo 339/1990, de 2 de marzo. Aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. BOE 14 marzo 1990.

<sup>583</sup> INSTITUTO DE SALUD CARLOS III, *«Salud y Condiciones de Trabajo en el Transporte de Mercancías por Carretera»*. Escuela Nacional de Medicina del Trabajo. Getafe (Madrid), 2007, pág. 182.

de conducción, debe subrayarse la existencia en general en nuestro país y, en concreto en las Comunidades Autónomas del País Vasco y de Cataluña –por tener su propia regulación– de la Red de Itinerarios de Mercancías peligrosas (RIMP) por la que el legislador impone restricciones a la circulación de mercancías peligrosas concretamente en determinadas fechas y horarios en los que puede existir una afluencia de vehículos y de tráfico en el conjunto de la red viaria española.

En definitiva, todos estos factores deben ser resaltados, puesto que en su mayoría<sup>584</sup>, las acciones inapropiadas que recaen en la persona del conductor son las causantes de la alta siniestralidad que padece el sector de transporte de mercancías por carretera.

En cambio, las causas ajenas a la voluntad del conductor profesional, suelen relacionarse con fallos en los elementos de seguridad del vehículo (frenos, luces), a una climatología adversa (lluvia), a un mal estado del asfalto de la carretera (baches, pendientes prolongadas, desniveles, etc.<sup>585</sup>) e iluminación de la misma (déficits de visibilidad que se acrecientan en el trabajo nocturno) así como a circunstancias relacionadas con el tráfico. Como se ha mencionado, la visibilidad es un factor determinante que afecta a la seguridad vial. Para mayor información, la escasa visibilidad se encuentra relacionada con la edad del conductor. Así, en cuanto mayor sea la edad, la visión en la persona disminuye y con ello la sensibilidad ante los deslumbramientos, la percepción del campo visual, etc.; como consecuencia, aumentarán las probabilidades de que ocurran accidentes de tráfico.

Indefectiblemente muchos de los accidentes de tráfico ocurridos se producen por contingencias en el tráfico; el excesivo volumen de coches, en especial en festividades nacionales o regionales, el mal estado de conservación del asfalto y las condiciones meteorológicas adversas, entre otras, suelen provocar deslizamientos en los vehículos con la consiguiente pérdida del control del vehículo y posterior vuelco. En efecto, en este sentido la empresa de transporte debe informar continuamente a los trabajadores de estas contingencias así como de los accidentes ocurridos en los que se han visto implicados vehículos

---

<sup>584</sup> Estadísticamente, el fallo humano (39,4%) es el mayor causante de los accidentes de tráfico seguido por la culpa de terceros (15,9%) y al tráfico (15,1%), según un estudio plasmado en la publicación titulada: “*La salud laboral en el sector del transporte por carretera*” –VV.AA–, publicación que forma parte del proyecto I-071, financiado por la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales en la convocatoria del año 2000. Edita: LABOUR, Grupo de Análisis Sociolaborales Internacionales, Madrid, pág. 28.

<sup>585</sup> No en vano, la conservación de las carreteras con el claro objetivo de mantenerlas en buen estado y mejorar la seguridad vial es objeto de estudio. En España, por medio de la Asociación Española de Fabricantes de Mezclas Asfálticas (ASEFMA) formada por empresas dedicadas a la fabricación y aplicación de mezclas asfálticas para la pavimentación viaria, se llevan a cabo anualmente jornadas para evaluar el estado y proponer mejoras en las carreteras. En la VII Jornada Nacional (24 de mayo) se hicieron propuestas para el sector de la pavimentación y medidas para invertir en el estado de las carreteras y, en definitiva, en seguridad vial. Noticia extraída de la agencia de noticias *Europa Press* a 30 de abril 2012; dirección electrónica: <http://www.europapress.es/madrid/iefema-00444/noticia-jornada-asefma-celebrara-24-mayo-analizara-estado-conservacion-carreteras-espana-20120430202457.html>

de transporte de mercancías peligrosas, el estado de las carreteras, puntos peligrosos en cuanto a accidentalidad, etc. En todo caso, con independencia de estos factores, la estabilidad del vehículo se encuentra estrechamente vinculada con la carga transportada y con el estricto cumplimiento de la Masa Máxima Autorizada (en adelante, MMA) del vehículo. De rebasar el peso máximo del vehículo, la LOTT tras su modificación por la Ley 29/2003 de 8 de octubre<sup>586</sup>, de mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera tipifica este exceso sobre la MMA de los vehículos o de alguno de sus ejes en atención a una serie de porcentajes, como infracción muy grave, cuyo responsable de la misma será tanto el transportista como el cargador, el expedidor y el intermediario u operador del transporte, salvo que alguno de ellos justifique respecto a sí mismo la existencia de causas de inimputabilidad. En cambio, cuando se trate de excesos de peso por eje, la responsabilidad corresponderá a quien hubiera realizado la estiba a bordo del vehículo. A renglón seguido de modo explicativo como **anexo 8**<sup>587</sup> se presenta un gráfico –extraído del Acuerdo Multilateral M-198 en virtud de la Sección 1.5.1 del ADR 2009 relativo al número de remolques en una unidad de transportes por carretera, hecho en Madrid el 9 de febrero de 2010 (BOE 14 octubre 2010)– en el que se determinan las partes que contienen una unidad de transporte de mercancías peligrosas por carretera. Los accidentes provocados por colisiones o atropellos por otros vehículos, en los momentos en que el conductor y/o su ayudante se encuentran a pie de carretera realizando operaciones de mantenimiento en su vehículo y aquellos debidos al vuelco del vehículo, son los que con mayor frecuencia se repiten en la carretera; a ellos conviene añadir el posible atrapamiento del conductor en el interior del vehículo con serias posibilidades de que sufra graves secuelas incluyendo la muerte.

Singularmente, el vuelco del vehículo que transporta mercancías peligrosas provoca el inicio del plan de actuación especial analizado en el que las fuerzas de seguridad delimitan la zona siniestrada para proteger al conductor ante la seria posibilidad de que la mercancía se derrame<sup>588</sup>. En un accidente de estas características, la empresa puede ser responsable cuando no haya llevado a cabo la formación adecuada al trabajador y no haya realizado las respectivas revisiones del vehículo<sup>589</sup>.

En este mismo orden de cosas, estrechamente vinculado con el tráfico, los atropellos y colisiones en la carretera provocan también un gran número de

<sup>586</sup> BOE 9 octubre 2003.

<sup>587</sup> “Eje en el que se determinan las partes que contienen una unidad de transporte de mercancías peligrosas por carretera”.

<sup>588</sup> Como fue el caso del suceso acaecido en Utiel (Valencia) que provocó que se obligara a cortar el tráfico estableciéndose un perímetro de seguridad –el vehículo transportaba ácido acético (corrosivo inflamable) fue finalmente trasvasado a otro camión enviado por la empresa responsable del vehículo sin más problemas de los previstos–. Noticia extraída de la Agencia de Noticias *Europa Press* a fecha 05/10/2011.

<sup>589</sup> Como se observó en el TSJ de Cataluña (Sala de lo Social), a través de su Sentencia de 22 de febrero 2007 (recurso 8961/2006) en la que concurrió el accidente en un descenso por lo que el vehículo volcó y atrapó al conductor matándolo. Existió un nexo causal entre el siniestro y la conducta pasiva del empleador al omitir las medidas de seguridad sobre el vehículo y no proporcionar al trabajador la formación debida.

accidentes. Por ello el conductor y cuando se encuentre presente, el ayudante de éste, ha/n de tener presente en todo momento y ser consciente/s de los peligros que existen en la carretera y, en el supuesto de producirse un accidente o una avería en el vehículo, descender de la cabina atendiendo a los vehículos que circulan en ese momento y estacionar y señalizar debidamente el vehículo con los triángulos de seguridad y luces de emergencia, así como usar el reglamentario chaleco reflectante. A su vez, en cuanto al estacionamiento en caso de avería del vehículo, resulta sumamente importante poner el freno de mano, evitar las pendientes y utilizar los calzos de sujeción; tal y como se ha explicado, la inaplicación de estas medidas, pueden resultar fatales al provocar vuelcos en el vehículo y atrapar en su interior a la tripulación del mismo.

Dada la gravedad de estos accidentes, el conductor profesional como sujeto principal de la actividad debe circular apropiadamente a la carga que transporta y a la responsabilidad de su tarea, respetando en atención a la vía por la que circula las velocidades en la carretera y señales de tráfico, así como realizar las revisiones periódicas del vehículo (verificar la correcta colocación de las placas y señales identificativos de las mercancías peligrosas), lógicamente no ingerir bebidas alcohólicas o estupefacientes y análogos, evitar cualquier distracción al volante y respetar los límites de conducción y períodos de descanso ya examinado.

#### 8.1.2. Accidentes de tráfico en los que se ven envueltos mercancías peligrosas. Unos breves apuntes acerca de su evitación y factores que los provocan.

El volumen de mercancías peligrosas que se transportan por carretera cada año va en aumento debido a al incremento de demanda en gran parte de los sectores de actividad. La carretera es la vía más utilizada para el transporte de este tipo de sustancias, razón más que evidente para tratar de modo específico los accidentes de tráfico, por la alta siniestralidad que padece el sector y por las graves consecuencias en torno a las cargas peligrosas y la incidencia que pueda tener el derrame y fugas de sustancias para terceros implicados en la carretera o para la protección del medio ambiente. Estadísticamente, según el estudio realizado por la Comisión de Seguridad Vial, el transporte por carretera está considerado como el sector con la siniestralidad más alta. Los datos son realmente escalofriantes: cada año mueren en nuestro país en accidentes de tráfico en torno a 400 conductores profesionales, por lo que deben darse muchos pasos todavía para reducir el número de fallecidos en la conducción profesional de estos trabajadores, poniendo especial énfasis en las medidas de análisis, prevención y planificación de la actividad. Entre las propuestas: « (...) *más inversión en las carreteras secundarias para reducir la siniestralidad de este tipo de vías, y que los conductores españoles trabajen en igualdad condiciones que los conductores procedentes de otros países*» por lo que la puesta en práctica de estas medidas ha de considerarse para reducir el elevado número de conductores de mercancías fallecidos a consecuencia de accidentes viales.

Desde esta perspectiva de accidentes de tráfico, como es sabido, al transporte de mercancías peligrosas le afecta innumerables normas, entre las cuales se relacionan con las establecidas en la legislación sobre tráfico, circulación de

vehículos a motor y seguridad vial, sobre límites de velocidad, conducción de vehículos bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas y, en concreto, los artículos 20 a 28 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, así como las consecuencias penales que puedan derivarse por su incumplimiento (art. 4.3, RD 551/2006). Las prescripciones contenidas en estas normas sirven para el establecimiento de las responsabilidades, la adopción de las medidas pertinentes y los modos correctos de actuar con el objetivo de mejorar la seguridad y salud en la actividad y, más concretamente, en la carretera.

A propósito de estos accidentes viales, resulta conveniente citar aquéllos que se conocen como «*in itinere*» ya que, únicamente para los TRADE –al trabajador por cuenta propia *stricto sensu* no queda protegido frente a los accidentes de trabajo ya que el accidente del trabajador autónomo sólo puede ser consecuencia directa e inmediata del trabajo que realiza por su propia cuenta<sup>590</sup>– también se engloban en la consideración de accidentes de tráfico y, por extensión como accidentes de trabajo merced a la Ley General de la Seguridad Social y a la definición de accidente de trabajo anteriormente mencionada para el TRADE (art. 26.3, LETA). A consecuencia de ello, en vistas al establecimiento de las contingencias profesionales, estos accidentes están considerados como accidentes de trabajo para aquéllos que realizan una actividad económica o profesional a título lucrativo y de forma habitual, personal, directa y predominante para una persona física o jurídica, denominada cliente, del que dependen económicamente por percibir de él, al menos, el 75 por ciento de sus ingresos por rendimientos de trabajo y de actividades económicas o profesionales.

Y ello es así dada la publicación del LETA, pues a raíz de ella, en el ámbito de la acción protectora, como novedad, se introduce la obligación de los TRADE de incorporar necesariamente la cobertura de los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales de la Seguridad Social, sin perjuicio de aplicar las bonificaciones de cuotas que la propia ley establece según cada caso. Así, a estos efectos, esta nueva cobertura implica que quedan cubiertos los accidentes «*in itinere*», circunstancia que tradicionalmente había quedado vetada al trabajador autónomo.

No obstante, esta extensión del accidente «*in itinere*» queda circunscrita al TRADE pero no se aplica al trabajador autónomo cuya definición continúa siendo todavía más estricta que la prevista para los trabajadores por cuenta ajena, con exclusión del accidente «*in itinere*». En todo caso, no hay que olvidar que el accidente en el desempeño de la actividad de conducción es un accidente de trabajo en sentido estricto y no un accidente «*in itinere*».

Por tanto, a resultas de la LETA, existe la obligación de tener protegidas las contingencias derivadas del accidente de trabajo y enfermedad profesional (contingencias profesionales) para los autónomos económicamente dependientes, mientras que para los restantes trabajadores autónomos

---

<sup>590</sup> Sobre el particular, vid. BALLESTER PASTOR, I. (coord.) en VV.AA., GARCÍA NINET, I (dir.), “Comentarios a la Ley del Estatuto del Trabajo Autónomo”, Bilbao, CISS-Wolters Kluwer, 2007, págs. 497 y ss.



únicamente es obligatoria disponer de la cobertura de enfermedad común y de accidente no laboral (contingencias comunes), siendo la cobertura por contingencias profesionales para estos autónomos, voluntaria y por consiguiente, permitiendo la opción de que puedan ampliar su protección a estos efectos al margen de la cobertura por contingencias comunes. Sin embargo, es de esperar que esta situación cambie en el futuro si el ejecutivo finalmente da cumplimiento al mandato previsto en la D.A.3ª LETA según la cual el Gobierno debe determinar «(...) *aquellas actividades profesionales desarrolladas por trabajadores autónomos que presentan un mayor riesgo de siniestralidad, en las que será obligatoria la cobertura de las contingencias de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales de la Seguridad Social. En tales supuestos, será de aplicación lo previsto en el apdo. 3 del art. 26*». Así, al abrigo de este precepto, los trabajadores autónomos que desarrollen actividades con un elevado índice de siniestralidad se les obligarían a equipar su protección social a la del TRADE y, por tanto, en estos supuestos será obligatoria –al margen de la cobertura por contingencias comunes– también la cobertura de las contingencias profesionales. Indudablemente, máxime en nuestra actividad, esta previsión supone una importante mejora para la prevención y la protección que disfruta el autónomo con ocasión de su actividad en la que se enfrenta a multitud de riesgos laborales. No obstante, a día de hoy pese al interés del legislador, la realidad es que sigue estando pendiente de desarrollo reglamentario. Ello y, más en nuestro caso, supone un perjuicio importante para el transportista autónomo pues no cuenta con la misma protección ante los riesgos profesionales que un trabajador por cuenta ajena o TRADE, lo que indudablemente resulta muy cuestionable pues, al igual que estos dos últimos, los autónomos que transportan por carretera mercancías peligrosas se enfrentan a los mismos riesgos laborales; este hecho redundaría en la idea de la desprotección a la que se ven sometidos esta clase de trabajadores al igual que en materia preventiva a tenor de la LPRL.

Sin embargo, sí es cierto que existen algunas previsiones que endulzan este desamparo normativo a favor de los trabajadores autónomos de la actividad, lo que supone un avance significativo en el nivel de protección de la Seguridad Social con respecto a este colectivo de trabajadores tan abundante en el sector. Nos estamos refiriendo a la posibilidad de reconocer la jubilación anticipada a los autónomos siendo necesario, para que ello surta efectos, reconocer a la actividad del transporte por carretera como penosa o peligrosa –tal y como es nuestro caso–. De este modo, al contrario que la carencia de desarrollo reglamentario para establecer la obligatoriedad en la cobertura de contingencias profesionales a favor de los autónomos, el Real Decreto 1698/2011, de 18 de noviembre, por el que se regula el régimen jurídico y el procedimiento general para establecer coeficientes reductores y anticipar la edad de jubilación en el sistema de la Seguridad Social<sup>591</sup>, el legislador ha avanzado más en esta posibilidad si bien todavía está pendiente de un futuro desarrollo reglamentario. Mediante esta norma, se posibilita la opción de rebajar la edad ordinaria de jubilación, siguiendo el mandato establecido por la LGSS (art. 161 bis.1), en aquellos grupos o actividades profesionales y en las escalas, categorías o especialidades cuyos trabajos sean de naturaleza excepcionalmente penosa, tóxica, peligrosa o insalubre y acusen elevados

<sup>591</sup> BOE 23 noviembre 2011

índices de morbilidad o mortalidad, siempre que los trabajadores afectados acrediten en la respectiva profesión o trabajo el mínimo de actividad que se establezca. Se trata de una previsión que también es aplicable en el ámbito del trabajo autónomo toda vez que la LETA recoge en su artículo 26.4 la posibilidad de que, en atención a la naturaleza tóxica, peligrosa o penosa de la actividad ejercida, y en los términos que reglamentariamente se establezcan, los trabajadores autónomos afectados que reúnan las condiciones establecidas para causar derecho a la pensión de jubilación, con excepción de la relativa a la edad, pueda acceder a la jubilación anticipada, en los mismos supuestos y colectivos para los que esté establecido dicho derecho respecto de los trabajadores por cuenta ajena. Esta regulación en el ámbito de la LETA constituyó, sin duda, un avance importante en el ámbito de su protección social toda vez que los trabajadores autónomos han estado tradicionalmente excluidos de la posibilidad de la jubilación anticipada. En este sentido, el Real Decreto 1698/2011, recoge ya expresamente la aplicación de sus disposiciones a los trabajadores autónomos, en concordancia con lo establecido en el último precepto citado de la LETA (art. 26.4) si bien no por ello queda excluida la necesidad de un futuro desarrollo reglamentario que tampoco se ha producido, no obstante el largo tiempo transcurrido desde la promulgación de la LETA. Resulta significativa esta ayuda al cese en su actividad para los trabajadores autónomos que participan en la actividad del transporte de mercancías peligrosas, dado que evidentemente, a mayor edad del conductor sus capacidades se reducen y los requerimientos visuales por ejemplo son mayores en la carretera con el consecuente aumento de la materialización de posibles accidentes en la carretera; la jubilación anticipada para los conductores profesionales puede ayudar a reducir considerablemente la siniestralidad que padece el sector.

En esta base, la actividad que nos ocupa encaja perfectamente en los requisitos exigidos en el Real Decreto 1698/2011, por lo que el autónomo podrá acreditar estar trabajando o haber trabajado en los sectores o actividades, en las escalas, categorías o especialidades correspondientes, que se aprueben en la correspondiente norma específica, y en las escalas, categorías o especialidades que resulten afectadas. Específicamente, los supuestos en los que procede el establecimiento de los coeficientes reductores o la anticipación de la edad de acceso a la jubilación han de hallarse comprendidos necesariamente dentro de algunas de las siguientes actividades:

- a) Actividades laborales en las escalas, categorías o especialidades cuyo ejercicio implique el sometimiento a un excepcional índice de penosidad, peligrosidad, insalubridad o toxicidad y en las que se hayan comprobado unos elevados índices de morbilidad o mortalidad o la incidencia de enfermedades profesionales; además, se tendrán en cuenta la morbilidad y mortalidad por enfermedad y su relación directa con el trabajo, y la incapacidad permanente derivada de enfermedad en los términos indicados en el artículo 115.2.e) de la Ley General de la Seguridad Social, que se produzcan en grado superior a la media.

- b) Actividades laborales en las escalas, categorías o especialidades cuya realización, en función de los requerimientos físicos o psíquicos exigidos para su desempeño, resulten de excepcional penosidad y experimenten un incremento notable del índice de siniestralidad a partir de una determinada edad, conformado por el índice de accidentes de trabajo y/o el índice de enfermedades profesionales; además, se tendrán en cuenta la morbilidad y mortalidad por enfermedad y su relación directa con el trabajo, y la incapacidad permanente derivada de enfermedad en los términos indicados en el artículo 115.2.e) de la Ley General de la Seguridad Social, que se produzcan en grado superior a la media.

Como puede comprobarse en ambos supuestos, el transporte de mercancías peligrosas encaja, pues la actividad resulta la exposición a una peligrosidad evidente donde existen unos elevados índices de mortalidad en la carretera a consecuencia de este tipo de transporte así como, los requerimientos físicos o psicológicos, pues como bien es sabido, la edad del conductor profesional afecta enormemente su capacidad de conducción. Con todo, y por lo que respecta a los trabajadores autónomos, el hecho de que se prevéa que la aplicación de estos beneficios llevará aparejado un incremento en la cotización no deja de ser un elemento muy cuestionable, dada la ya elevada cotización que soportan los trabajadores autónomos.

Por otra parte, retomando lo mencionado con anterioridad, habida cuenta de las particularidades de la actividad en la que el accidente ocurrido durante el desempeño de la actividad de conducción está considerada *stricto sensu* como accidente de trabajo y no como «*in itinere*», concretamente en atención a esta clase de accidente, se entiende aquel ocurrido durante el desplazamiento del trabajador desde su domicilio hasta su lugar de trabajo, y viceversa. Unos accidentes muy comunes en todos los sectores y por supuesto, también en el del sector de transporte de mercancías peligrosas por carretera. La característica más importante de estos accidentes, es que se asimilan, en cuanto a sus consecuencias legales, a los accidentes acaecidos en el propio centro de trabajo puesto que el trabajador necesita trasladarse con motivo de su empleo. Existen casos en la jurisprudencia que reflejan este tipo de accidentes; como es el caso de la sentencia de 18 de octubre de 1999 en la que un conductor de mercancías peligrosas sufrió un accidente de tráfico con una motocicleta, al acudir desde su domicilio al centro de trabajo, por lo que se le declaró inválido permanente para su profesión al no poder ejercer más como conductor de estas mercancías.

Con arreglo a lo señalado hasta ahora, la mayoría de estos accidentes ocurren en gran medida por factores humanos y por fallos mecánicos en el vehículo «*siendo en pocas ocasiones debidos a fallos en los embalajes de las mercancías transportadas*» sin obviar la incidencia que la vía y su estado puede tener, así como los incumplimientos de los conductores de la normativa sobre tiempos de conducción. Por esta razón, en las empresas del sector (tanto transportistas para sus conductores como cargadoras o descargadoras para su personal) deben tenerse en cuenta estos actos humanos en el momento de adoptar las medidas preventivas. En efecto, cabe reiterar nuevamente el precepto contenido en la LPRL (art. 15.4) donde se señala que la efectividad de

las medidas preventivas deberá prever las distracciones o imprudencias no temerarias que pudiera cometer el trabajador.

En conjunción al hecho de que los accidentes de tráfico sean altamente peligrosos –las mercancías se clasifican en gases, líquidos inflamables, sólidos inflamables, comburentes, peróxidos orgánicos, tóxicos, infecciosos, radiactivos o corrosivos– y sus consecuencias resulten ser catastróficas, ante el más que posible riesgo grave e inminente al que pueda verse expuesto el conductor con ocasión de sus funciones laborales, deberá extremar las precauciones. En todo caso, todos los trabajadores, sin distinguir entre autónomos o por cuenta ajena, tienen el derecho a interrumpir su actividad y abandonar la cabina del vehículo cuando consideren que dicha actividad entraña un riesgo grave e inminente para su vida o salud; el primero de ellos a tenor del artículo 8.7 de la LETA y, el segundo, del artículo 21 de la LPRL. En paralelo, en estas situaciones, el empresario tiene la obligación de informar lo antes posible a todos los trabajadores afectados acerca de la existencia de dicho riesgo y de las medidas adoptadas o que, en su caso, deban adoptarse en materia de protección; adoptar las medidas y dar las instrucciones necesarias para que, en caso de peligro grave, inminente e inevitable, los trabajadores puedan interrumpir su actividad y, si fuera necesario, abandonar de inmediato el lugar de trabajo<sup>592</sup> y; disponer lo necesario para que el trabajador que no pudiera ponerse en contacto con su superior jerárquico, ante una situación de peligro grave e inminente para su seguridad, la de otros trabajadores o la de terceros a la empresa, esté en condiciones, habida cuenta de sus conocimientos y de los medios técnicos puestos a su disposición, de adoptar las medidas necesarias para evitar las consecuencias de dicho peligro; en estas situaciones se encuentra solo hasta la llegada de los agentes de seguridad competentes por lo que debe hacer servir sus conocimientos adquiridos. A estos efectos, resultan fundamentales los sistemas de comunicación así como los dispositivos móviles que disponga el conductor en el vehículo para comunicar la aparición previsible o material de estas situaciones graves para su seguridad para de este modo, la empresa juntamente con Protección Civil pueda dar pie al inicio del plan especial de actuación.

En esta línea, toda vez que se ha obtenido el CAP para el ejercicio de la actividad profesional de conductor de mercancías por carretera así como el certificado o carnet ADR, el conductor profesional es consciente de los peligros y riesgos a los que se tiene que enfrentar con ocasión del transporte de esta clase de mercancías. Y esto es así, porque previamente ha adquirido una formación adecuada (teórica y práctica). Entre las materias formativas que se exigen a todo conductor se encuentra la relativa al comportamiento tras un accidente (primeros auxilios, seguridad vial, conocimientos básicos relativos a la utilización de los equipos de protección, instrucciones escritas, etc.); las disposiciones especiales a tomar en caso de accidente en el que estén

---

<sup>592</sup> En este supuesto no podrá exigirse a los trabajadores que reanuden su actividad mientras persista el peligro, salvo excepción debidamente justificada por razones de seguridad y determinada reglamentariamente.

involucradas materias radiactivas y, en general; ejercicios prácticos individuales establecidos dentro del marco de la formación teórica que abarcan, al menos, los primeros auxilios, la lucha contra incendios y qué hacer en caso de incidente y de accidente (8.2.2.3.8, ADR).

Desde este mismo prisma, resulta clave para el desarrollo de la actividad, la seguridad y el resultado final de la ejecución del servicio, el hecho de que asuma la importancia de la prevención en su actividad, ya que es el personaje principal y por tanto el primero que debe primar por actuar de la manera más segura y eficaz posible. A tal efecto, debe seguir todas aquellas actuaciones encaminadas a protegerse a si mismo, como terceros ajenos, como al medio ambiente, así como la propia carga transportada. Entre estas actuaciones, no cabe duda que las más importantes son las relacionadas con las normas de circulación, puesto que utiliza por medio de un vehículo la carretera para transportar las mercancías peligrosas desde el punto de origen al punto de destino. Así con todo, resulta imprescindible que el conductor se ciña en su circulación a la Red específica de Itinerarios establecidas al efecto por el legislador nacional para estas mercancías (RIMP<sup>593</sup>) y siga las siguientes normas<sup>594</sup>:

- a. En las áreas urbanas debe circular por el carril más próximo al límite derecho de la vía por la que transita.
- b. Cuando se circule por vías interurbanas por el carril derecho, debe prestarse atención al arcén, ya que puede haber algún peatón o vehículo detenido.
- c. Si se conduce con densidad de tráfico, se debe extremar la atención, sin intentar ganar puestos en la retención, esperando que los vehículos precedentes inicien la marcha.
- d. Extremar la precaución en los cruces con poca visibilidad, aunque se tenga preferencia de paso.
- e. Se debe respetar la distancia de seguridad en todo momento.
- f. Respetar las limitaciones de velocidad en todo momento. Estas limitaciones tienen una razón de ser, se imponen para la seguridad de todos los ocupantes de la vía. A propósito existe la obligación de la instalación en determinados vehículos de mercancías de limitadores de velocidad<sup>595</sup>.

---

<sup>593</sup> A este interés, a lomos de la presente investigación, ver el **anexo 9: “Red de Itinerarios Mercancías Peligrosas (RIMP)”**.

<sup>594</sup> FUNDACIÓN MAPFRE, “Seguridad y Salud para Conductores de mercancías”, en base al Informe vial para conductores de mercancías (julio 2010), marzo 2011, págs. 177 a 179.

<sup>595</sup> Y ello es así, tras la publicación en nuestro país –al amparo de las competencias exclusivas del Estado en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor establecidas por el art. 149.1.21ª de la CE– del RD 1417/2005, de 25 de noviembre, por el cual se regula la utilización, instalación y comprobación del funcionamiento de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos. BOE 3 diciembre 2005. Con anterioridad a esta norma, los limitadores de velocidad eran obligatorios para los vehículos de transporte de mercancías a

- g. Circular teniendo en cuenta las posibles imprudencias que puedan cometer los otros conductores.
- h. Extremar la precaución cuando la situación climatológica sea desfavorable.

Redundando en los factores que acrecientan la posibilidad de que ocurran accidentes en la carretera, lógicamente se encuentra también el exceso de horas destinadas al desarrollo del transporte y las velocidades inadecuadas al tipo de vía. Una prolongada actividad (normalmente por tiempos superiores a 12 horas) producirá al conductor un cansancio y, además, somnolencia que irá relacionada con dificultades en el campo de visión de la carretera, que harán aumentar las probabilidades de que se manifiesten los accidentes de tráfico. Con anterioridad, se ha analizado la regulación relativa al tiempo de trabajo en el entendimiento de que el tiempo y el necesario descanso deben cumplirse obligatoriamente –una gran parte de la culpa para que no se cometan accidentes, será el ejercicio de la actividad con plenas facultades y sin cansancio alguno– y, además relacionado con la somnolencia, se han analizado las consecuencias que pueden tener para la persona el consumo de determinados medicamentos y/o ingesta de alcohol o consumo de drogas o estupefacientes.

Indudablemente la ingesta de bebidas alcohólicas o el consumo de drogas por parte del conductor acentúan el riesgo de padecer accidentes de tráfico. De este hecho es consciente el legislador a través del Reglamento General de Circulación<sup>596</sup> estableciendo, en estas líneas, la prohibición de circular. En concreto, al amparo de su artículo 20 los conductores de vehículos destinados al transporte de mercancías con una MMA superior a 3.500 kilogramos no podrán circular taxativamente con una tasa de alcohol<sup>597</sup> en sangre superior a

---

partir de un peso de 12 toneladas. Sin embargo, tras la entrada de la presente norma, actualmente lo es para todos aquellos vehículos con un peso superior a 3,5 toneladas, siendo para el transporte por carretera de mercancías la velocidad máxima que permite este dispositivo de 90 km/h.

<sup>596</sup> Reglamento General de Circulación de 2003, aprobado por el RD 1428/2003, de 21 de noviembre para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el RD Legislativo 339/1990, de 2 de marzo 1990. BOE 23 diciembre 2003.

<sup>597</sup> Multitud de sentencias recogen casos de despidos disciplinarios de trabajadores por haber rebasado el límite establecido. Es el caso por ejemplo, del TSJ de Cataluña, Sala de lo Social, a través de la sentencia de 24 de octubre 2000, recurso 4998/2000 en la que se observa cómo el trabajador transgredió la buena fe contractual por conducir bajo influencias de bebidas alcohólicas (rebasaba el índice de alcohol en sangre de 0,15 miligramos permitido para conductores de vehículos de mercancías peligrosas clase B), lo que le llevó a ser despedido por un incumplimiento contractual grave y culpable. Otro ejemplo que se puede encontrar en la jurisprudencia al respecto, es la sentencia del TSJ de la Comunidad Valenciana, Sala de lo Social, de 23 de enero de 2007, recurso 3941/2006 en el que la Guardia Civil de Tráfico, al observar que no llevaba correctamente visibles las placas de matrícula, le hizo inmovilizar el vehículo y al someter al trabajador a las pruebas de alcoholemia, se observó como superaba la tasa máxima permitida. En este sentido, es importante aclarar el art. 54.2 f) del ET que habla de la embriaguez habitual, debido a que en el supuesto que nos atañe, es decir, para el transporte de mercancías peligrosas por carretera el Juzgador indica *«que el requisito de habitualidad carece de virtualidad a efectos de valoración como incumplimiento contractual»*

0,3 –valores mg/L–, o de alcohol en aire espirado superior a 0,15; asimismo, de cara a la investigación de la alcoholemia por los agentes de seguridad, estos conductores tienen la obligación de someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol. Asimismo, regula el consumo de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas en virtud de su artículo 27, en el sentido siguiente: *«No podrán circular por las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial los conductores de vehículos o bicicletas que hayan ingerido o incorporado a su organismo psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, entre las que se incluirán, en cualquier caso, los medicamentos u otras sustancias bajo cuyo efecto se altere el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro».*

De modo particular, fruto de la importancia de las consecuencias que se derivan del consumo del alcohol y del consumo de estupefacientes, la empresa de transporte dentro de la lista de medidas correctoras, con el fin de conseguir eliminar y controlar los factores de riesgos propios de esta conducta negligente, debe implantar programas de control de alcoholemia y consumo de estupefacientes en la conducción dedicando especial atención a las graves consecuencias que acarrea el consumo de estas sustancias en un sector donde la actividad se realiza por la carretera. De la misma forma –como se ha pretendido abordar en la presente investigación–, *«la fatiga física y mental, provocada por el aburrimiento del conductor, a causa del gran número de horas de trabajo acumuladas, la brevedad de los períodos de descanso, la somnolencia, los horarios de comida irregulares, la dieta inadecuada y la conducción a altas velocidades»<sup>598</sup>* incrementan las posibilidades de que se provoquen accidentes y deben tenerse en cuenta para la prevención y formación de los conductores.

Precisamente, para ambas conductas temerarias que rayan en muchos casos en lo criminal, tras la modificación del texto articulado de la Ley sobre Tráfico realizada por la Ley 17/2005, de 19 de julio<sup>599</sup> que regula el permiso y la licencia de conducción por puntos, conviene precisar en cuanto a las tasas de alcohol superiores a la reglamentaria, y del consumo de estimulantes el establecimiento de una relación de pérdida de puntos dependiendo de la antigüedad del permiso de conducción y los valores en miligramos por litro de aire espirado<sup>600</sup> que se tratan en definitiva, de una medida más para que estos

---

*grave y culpable del trabajador que conduce bajo influencias de bebidas alcohólicas».* Por lo tanto, el conductor debe conocer que debido a la peligrosidad de su actividad y a la importancia de la mercancía transportada, basta con que en un momento la autoridad inmovilice el vehículo por motivos de aparente de embriaguez para que la empresa le despidiera de manera procedente.

<sup>598</sup> FUNDACIÓN MAPFRE, “Seguridad y Salud para Conductores de mercancías”, en base al Informe vial para conductores de mercancías (julio 2010), marzo 2011, pág. 55.

<sup>599</sup> BOE 20 julio 2005.

<sup>600</sup> Valores mg/L aire espirado, más de 0,50 (profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años de antigüedad más de 0,30 mg/L): 6 puntos; valores mg/L aire espirado, superior a 0,25 hasta 0,50 (profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años de antigüedad más de 0,15 hasta 0,30 mg/L) 4 puntos y; conducir bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias de efectos análogos: 6 puntos.

conductores que transporten unas mercancías tan peligrosas sean conscientes del peligro que conlleva su actividad y, por tanto, no consuman tales sustancias.

Concurrente con la ingesta de alcohol y el consumo de estupefacientes se encuentra la velocidad utilizada en la carretera; se ha demostrado que bajo estas sustancias el conductor es proclive a encontrarse en un estado eufórico con disminución de la sensación de peligro que redundaría en una reducción de su nivel de alerta en la carretera y con ello un aumento excesivo en la velocidad de conducción. Asimismo, también se consigue un retardo de los reflejos, cambios en la visión, pérdida de coordinación muscular, temblores y alucinaciones<sup>601</sup>. Son muchas las medidas que la empresa puede adoptar para conjurar este riesgo laboral, que necesariamente debe ser evaluado: desde medidas de tipo informativo sobre los riesgos de estas sustancias a análisis obligatorios de presencia de estas sustancias, y por supuesto, las lógicas medidas sancionadoras en el ámbito laboral.

Habida cuenta de la peligrosidad del tipo de mercancía transportada, es fundamental incidir también en el respeto escrupuloso de los límites de velocidad de los conductores ya que, se considera clave para la consecución de la seguridad de la persona, de la protección de la mercancía y de terceros ajenos en la vía. En general, podemos entender por velocidades excesivas las que rondan los 85 o 90 km/h que sin, lugar a dudas, aumentan sobremanera la probabilidad de que se produzcan accidentes, sobre todo en curvas o en incorporaciones a rotondas o medianas que pueden provocar vuelcos. Las sentencias se hacen eco de este tipo de imprudencia y declaran como causa de despido<sup>602</sup> el superar sistemática y gravemente las velocidades máximas permitidas por los reglamentos de tráfico, como también la improcedencia al pago por parte de la empresa por demanda en reclamación de indemnización de daños y perjuicios por accidente<sup>603</sup>, ya que no se acreditó una culpa empresarial relevante y sí una conducta temeraria del conductor profesional que fue la causa por la que se produjo el accidente. Hay que recordar que, conforme al artículo 115 LGSS, la imprudencia temeraria del trabajador excluye la consideración laboral del accidente.

Con la finalidad de conjurar este riesgo y, como antes se ha hecho referencia, existe la obligación de instalar en los vehículos destinados al transporte de mercancías limitadores de velocidad que resultan básicos para evitar que se supere la barrera permitida. También contribuyen a esta misma finalidad los discos de los ya analizados tacógrafos digitales, los cuales, junto con el control del tiempo de trabajo que realizan (función básica), también recogen y registran las velocidades utilizadas por el conductor profesional durante su jornada de trabajo; el uso de ambos dispositivos (limitador de velocidad y tacógrafo digital) en el vehículo, resultan más que necesarios para reducir los índices de

---

<sup>601</sup> MARTÍNEZ RUIZ, M. *“Manual de drogodependencias para enfermería”*, Editorial Díaz de Santos. Madrid, 2002.

<sup>602</sup> STSJ de Castilla y León de Valladolid, Sala de lo Social, de 31 de octubre 2005, recurso 1880/2005.

<sup>603</sup> STSJ de la Región de Murcia, Sala de lo Social, de 16 junio 2006, recurso 653/2006.



accidentes en la carretera y, de los cuales, las empresas de transporte deben comunicar de su existencia a los transportistas para evitar velocidades excesivas y un exceso prolongado de horas al volante.

Tal y como se ha manifestado anteriormente, en nuestro país –siguiendo la estela comunitaria de la Directiva 2002/85/CE, de 5 de noviembre (DOL 4 diciembre 2002), que modifica la Directiva 92/6/CEE, de 10 febrero 1992, relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor; contenido aplicable a nuestro país por medio del RD 2028/1986, de 6 de junio, de normas para aplicación de Directivas comunitarias relativas a la homologación de tipos de vehículos, remolques, semirremolques y sus partes y piezas. BOE 2 octubre 1986– el Real Decreto 1417/2005, de 25 de noviembre, regula la utilización, instalación y comprobación del funcionamiento de los dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos, de la misma forma que se regula el procedimiento de autorización de las entidades y talleres para la instalación del dispositivo de limitación de velocidad y comprobación del funcionamiento, así como sus normas de actuación. Es evidente la importancia de la utilización de estos dispositivos de limitación de velocidad<sup>604</sup> en las categorías de vehículos de motor pesados –su ámbito de aplicación incluye a los vehículos de más de 3,5 toneladas destinados al transporte de mercancías destinado a circular por carretera, que tengan al menos cuatro ruedas y que puedan alcanzar por construcción una velocidad máxima superior a 25 km/h.–, ya que los mismos surten efectos positivos e irrefutables para la mejora de la seguridad vial y de protección del medio ambiente. Tal es su importancia desde el punto de vista preventivo que en caso contrario, es decir en supuesto de incumplimiento por parte de los titulares de los vehículos o por las entidades o talleres autorizados según lo establecido en dicho Real Decreto (art. 16) será motivo de sanción según lo dispuesto en la LOTT y en el título V de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria.

En atención al alcance de la actuación del personal de los servicios de inspección del transporte terrestre (art. 33, LOTT), los limitadores de velocidad serán también objeto de comprobación por los miembros de la Inspección del Transporte Terrestre y los agentes de las unidades o destacamentos de las fuerzas que legalmente tienen atribuida la vigilancia del mismo. A consecuencia de esta actuación tendrán competencia para imponer las sanciones atinentes a incumplimientos del limitador de velocidad: la LOTT estipula como infracción muy grave (arts. 140.10 y 140.11) la manipulación del limitador de velocidad, siendo responsables de su comisión tanto el transportista que lo tenga

---

<sup>604</sup> La misma norma en su art. 2 b) lo define como aquél «aparato de limitación de velocidad destinado a ser utilizado en un vehículo para el que pueda expedirse una homologación de unidad técnica independiente en el sentido de la Directiva 70/156/CEE. Los sistemas instalados de limitación de la velocidad máxima de los vehículos, incorporados de origen durante la fabricación de los vehículos, deberán cumplir los mismos requisitos que los dispositivos de limitación de velocidad». No todos los vehículos tienen la obligación de incorporarlo, sino que según señala el RD (art. 7), sus disposiciones se encuentran exentas de cumplimiento por parte de aquellos vehículos a motor utilizados por las Fuerzas Armadas y Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, servicios de Protección Civil, contra incendios y otros servicios de urgencia. Tampoco serán aplicables a los vehículos a motor que: a) por construcción, no puedan superar las velocidades fijadas en dichos arts.; b) sean utilizados con la finalidad de ensayos científicos por carretera, o bien; c) sean utilizados sólo para servicio público en áreas urbanas.

instalado, como para aquellas personas causantes de la manipulación y como las que hayan colaborado. Además, de esta causa, también será infracción muy grave, obviamente, la carencia de la instalación del limitador de velocidad en el vehículo de transporte de mercancías peligrosas.

Ligado al establecimiento por norma de estos limitadores de velocidad, el mencionado Reglamento General de Circulación, tras haber sido objeto de varias modificaciones<sup>605</sup> lleva a cabo la regulación de las velocidades máximas<sup>606</sup> a las que deben circular los vehículos. En nuestro caso concreto, las velocidades máximas permitidas que el conductor (con independencia de su relación laboral) no debe rebasar [establecidas el artículo 48 a)] se reducen en 10 kilómetros por hora. A grandes rasgos, en autopistas y autovías, los camiones, vehículos articulados con remolque de hasta 750 kilogramos, han de ajustar su velocidad máxima a los 90 kilómetros por hora que, estableciendo la reducción por transportar este tipo de carga finalmente quedará el límite en 80 km/h.

Por contra, merced al artículo 50 del Reglamento General de Circulación, la velocidad máxima que con carácter general no deben rebasar los vehículos en vías urbanas y travesías se establece en 50 km/h que dada la mencionada reducción, para los vehículos que transportan mercancías peligrosas, deben circular como máximo a 40 kilómetros por hora. En casos de que estas velocidades se rebasen, las empresas de transporte serán objetos de las consecuentes infracciones y sanciones según dispone la Ley de Tráfico<sup>607</sup> en sus artículos 65 y 67, respectivamente. A ello se le añade la pérdida de puntos

---

<sup>605</sup> RD 303/2011, de 4 de marzo que modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por el RD 1428/2003, de 21-11-2003, y el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el RD Legislativo 339/1990, de 2-3-1990, y se reduce el límite genérico de velocidad para turismos y motocicletas en autopistas y autovías (BOE 5 marzo 2011); RD 965/2006, de 1 de septiembre, modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por RD 1428/2003, de 21-11-2003 (BOE 5 septiembre 2006).

<sup>606</sup> Al igual que anteriormente se ha hecho acopio de sentencias que recogen casos de despidos debidos a la ingesta de bebidas alcohólicas, jurisprudencialmente hablando también existe un gran número relacionadas con la superación de tales límites de velocidades en la carretera. Así, en primer lugar, conforme a la STSJ de Castilla y León de Valladolid (Sala de lo Social, de 31 de octubre 2005, recurso 1880/2005) se procedió a despedir al conductor en concreto de mercancías peligrosas, por un incumplimiento grave y culpable en atención a la superación sistemática de las velocidades máximas permitidas por los reglamentos de tráfico – conducía según los discos del tacógrafo durante varios días y jornada de 80 km/ hora o superiores–, con el consiguiente riesgo para la seguridad del vehículo y de la circulación en general. Redundando en esta misma idea, en segundo lugar, cabe precisar la STSJ de la Región de Murcia (Sala de lo Social, Sentencia de 16 junio 2006, recurso 653/2006), la cual, exime a la empresa de responsabilidades a causa de un accidente de tráfico que causó el fallecimiento de uno de sus trabajadores, debido a que éste no redujo la velocidad del camión al entrar en una curva peligrosa y la empresa había cumplido todas las obligaciones preventivas. Con estos mimbres, en virtud de la falta de acreditación de la culpa empresarial con relevancia en la causación del efecto lesivo, pues el trabajador estaba en posesión de los permisos administrativos para conducir vehículos de mercancías peligrosas, proporcionando la empresa la información necesaria sobre los riesgos del puesto de trabajo y el vehículo estaba en perfectas condiciones respecto a la mecánica y revisiones obligatorias, el mencionado Tribunal desestimó el recurso de suplicación interpuesto por los herederos del trabajador fallecido.

<sup>607</sup> RD Legislativo 339/1990, de 2 de marzo. Aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (BOE 14 marzo 1990)

para el conductor profesional a raíz de la mencionada Ley del Carné de Conducir por Puntos como consecuencia de cometer este tipo de infracciones. A estos efectos, exceder los límites de velocidad en más de 40 km/h: 4 puntos; en más de 30 km/h hasta 40 km/h: 3 puntos y; en más de 20 km/h hasta 30 km/h: 2 puntos.

Estas velocidades excesivas pueden ser reducidas siguiendo una serie de medidas preventivas para tratar que el conductor reduzca la velocidad y se ajuste a los límites establecidos en la carretera. La instalación en el vehículo del preceptivo limitador de velocidad, incluso los aparatos conocidos como “avisadores”, que son completamente legales, los cuales utilizando el GPS de los coches, se valen de los datos sobre la localización de los radares que publica la DGT para avisar al conductor de dónde puede haber un radar; resultan ser muy eficientes al avisar en el momento en que se rebasa la velocidad permitida.

En líneas generales la temeridad concerniente a las excesivas velocidades en la carretera, suele ir emparejada a la necesidad en el cumplimiento de los plazos de entrega de las mercancías y la multiplicidad de los trayectos y destinos a los que hay que hacerlas llegar. Consciente de esta realidad, el Reglamento (CE) 561/2006, de 15 de marzo<sup>608</sup> –hay que recordar que es una norma directamente aplicable en España– prohíbe taxativamente a las empresas de transporte el establecimiento de primas o complementos salariales vinculados a las distancias recorridas o al volumen de las mercancías transportadas si dichas remuneraciones fueran de tal naturaleza que puedan comprometer la seguridad en la carretera o fomentar las infracciones de las previsiones de la propia norma reglamentaria (art. 10). Aunque esta previsión no puede excluir el establecimiento de pluses de productividad a favor de los trabajadores, habrá que ser muy cauteloso en la valoración de estas prácticas de modo que nunca puedan redundar en un incremento de los riesgos.

Una previsión similar se contempla respecto del plus de trabajo nocturno respecto del que el Real Decreto 902/2007, de 6 de julio<sup>609</sup> señala que en ningún caso la retribución específica del trabajo nocturno, determinada conforme a lo previsto en el artículo 36.2 del ET, podrá poner en peligro la seguridad vial (art. 10.2 bis). El II Acuerdo General para las empresas de transporte de mercancías se hace eco del Reglamento y su artículo 10 en su apartado relativo a la retribución de los trabajadores del sector (arts. 32-36)

---

<sup>608</sup> Publicado en el DOL 11 abril 2006, sobre armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera que modifica los Reglamentos (CEE) números 3821/85, de 20-12-1985 y 2135/98, de 24-9-1998 y deroga el Reglamento (CEE) número 3820/85, de 20-12-1985 del Parlamento Europeo y Consejo. Este Reglamento comunitario establece la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y determina condiciones comunes para todo el transporte por carretera, ya sea público o privado, de mercancías o de viajeros, españoles o extranjeros, que realicen el transporte por el interior de España o por el territorio de la Comunidad Europea, lleven el vehículo en carga o circulen en vacío. Precisamente sobre estos vehículos, la presente normativa exclusivamente se aplica a aquellos vehículos cuyo peso máximo autorizado sea superior a 3,5 toneladas.

<sup>609</sup> Que modifica el RD 1561/1995, sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al tiempo de trabajo de los trabajadores que realizan actividades móviles de transporte por carretera. Concretamente, modifica los arts. 10 –añadiendo un apdo. bis al mismo– y 11. Publicado en el BOE de 18 julio 2007.

pues no atribuye en ningún momento ninguna prima o incremento salarial en función de las distancias recorridas o del volumen de mercancías transportadas.

### 8.1.3 Restricciones en la carretera. Red de Itinerarios para Mercancías Peligrosas (RIMP). Excepciones para las CC.AA. del País Vasco y Cataluña. Túnel de Somport.

Sin duda alguna, el transporte de estas mercancías desarrollado por carretera lleva aparejados graves peligros por las vastas consecuencias que pueden derivarse de un eventual accidente que pudiera desencadenarse durante su transporte. Es por esta razón, y para asegurar la integridad tanto del conductor profesional encargado del transporte, como de terceros implicados y del medio ambiente, por la el ordenamiento jurídico ha establecido restricciones para el tránsito de estos vehículos por determinadas carreteras.

Desde el punto de vista de la prevención de riesgos laborales dichas restricciones adquiriente gran relevancia. En primer lugar, mejora la propia seguridad del conductor profesional al mejorar, en definitiva, el lugar donde desarrolla su actividad profesional. Pero también incide en otros aspectos como el tiempo de trabajo, al establecer restricciones horarias para la circulación por ciertas vías en determinados días. Nos hallamos así ante una nueva manifestación de la transversalidad del Derecho de prevención de riesgos laborales, pues aunque el objeto de esta regulación concreta no es la protección de la salud y seguridad laboral del conductor y, en su caso, de su ayudante, indirectamente incide en su seguridad, con la particularidad de que al tratarse de una regulación de carácter administrativo y de orden público, resulta de aplicación a cualquier transportista, cualquiera que sea la naturaleza de su prestación de servicios (dependiente y por cuenta ajena o autónomo). Se logra así una generalización de la protección superando los criterios subjetivos que delimitan el campo de aplicación de la normativa en materia de prevención de riesgos laborales, limitada a los trabajadores por cuenta ajena, mejorando la prevención de los riesgos laborales de los trabajadores autónomos, muy numerosos en el sector del transporte por carretera.

Producto de la peligrosidad inherente durante el transporte de estas cargas específicas, el ADR, establece, particularmente en su Capítulo 1.9, la posibilidad de que los países sujetos al mismo, entre ellos España, establezcan restricciones a la circulación de vehículos que transporten mercancías peligrosas.

En efecto, en nuestro país, entre las distintas funciones de la Dirección General de Tráfico –institución dependiente del Ministerio del Interior– contenidas en el artículo 10.1 [letras a) a s)] del Real Decreto 400/2012, de 17 de febrero<sup>610</sup>, se encuentran la de establecer restricciones para el transporte de mercancías en general de vehículos pesados, es decir, a aquellos vehículos de más de 7.500 kg de MMA y a los conjuntos de vehículos de cualquier MMA en todo el

---

<sup>610</sup> Por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior. BOE 18 febrero 2012.

territorio nacional excepto para las Comunidades Autónomas del País Vasco<sup>611</sup> y Cataluña<sup>612</sup> por tener transferidas las competencias en materia de tráfico.

Obviamente, la imposición de estas restricciones a la circulación en la red nacional atiende a la gravedad de los accidentes viales en los que se ven envueltos vehículos que transportan mercancías peligrosas y a las consecuencias que pueden llegar a acarrear para la población y la protección al medio ambiente. Su finalidad, por tanto, no es propiamente la prevención de riesgos laborales sino, mucho más general, la protección de la población y del medio ambiente. Así, estos transportes encuentran limitada su circulación en determinados itinerarios y según fechas y rangos de horas concretas. Sin lugar a dudas, la circulación de estos vehículos en zonas urbanas y céntricas así como en determinadas fechas tales como festividades, cuando el volumen de tráfico es mayor y por ende, eleva considerablemente las consecuencias que pueden derivar de un accidente de estas características.

Es por ello, por lo que por vías públicas interurbanas, los transportistas profesionales tienen prohibido el transporte de estas mercancías en los tramos urbanos y zonas céntricas por el peligro inherente para la sociedad y el medio ambiente. En caso de incumplimiento, las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado encargadas de la regulación y control del tráfico, adoptarán las medidas oportunas encauzando y desviando la circulación de estos vehículos por los itinerarios que se consideren más idóneos en cada momento, tanto desde el punto de vista de la seguridad vial como del de la fluidez del tráfico<sup>613</sup>, sin perjuicio, lógicamente, de su tipificación como falta administrativa. Según la LOTT (arts. 138 y ss.) la responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras en materia de transporte corresponden, en las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetos a concesión o autorización administrativa, a la persona física o jurídica titular de la concesión o de la autorización independientemente de que las acciones u omisiones de las que dicha responsabilidad derive hayan sido materialmente realizadas por ellas o por el personal de su empresa<sup>614</sup>, sin perjuicio de que puedan deducir las acciones que a su juicio resulten

---

<sup>611</sup> Por medio de la Resolución de 15 de diciembre de 2011, de la Dirección de Tráfico, a través de la cual, se establecen para el año 2012 las medidas especiales de regulación de tráfico en territorio vasco.

<sup>612</sup> En particular, para el ámbito geográfico de Cataluña, las medidas de regulación de la circulación y el transporte de mercancías carreteras para el año 2012, se establecen en la Resolución INT/2927/2011, de 15 de diciembre de 2011.

<sup>613</sup> Según señala el RD 551/2006, de 5 de mayo, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español, en su art 5.2 (párrafo cuarto).

<sup>614</sup> A este respecto, conviene señalar la STSJ de Andalucía (Sevilla), (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2ª), de 5 diciembre 2000 (JUR\2001\93780) por la que se impuso a la empresa de transporte una sanción por la circulación de uno de sus trabajadores de un «vehículo cisterna con materia peligrosa de la clase 8 incumpliendo las restricciones de circulación al hacerlo en tramo urbano existiendo vía alternativa debidamente señalizada». Así a estos efectos, con la formulación de otros motivos, la entidad actora estima que al ser ella la sancionada y no el conductor, se vulnera el principio de responsabilidad, sin embargo como se ha mencionado, su recurso fue desestimado puesto que pese a ser el transportista quien materialmente realizó la infracción, la responsabilidad es de la propia empresa por ser la titular de la concesión o de la autorización para transportar este tipo de carga peligrosa.

procedentes contra las personas a las que sean materialmente imputables las infracciones. En este sentido, y aunque la normativa actual no tipifica expresamente como falta administrativa la circulación incumpliendo las prescripciones relativas a los itinerarios, esta infracción es perfectamente reconducible a la falta grave tipificada en el artículo 140.25.5 LOTT –*transportar mercancías peligrosas, en condiciones distintas a las fijadas por la reglamentación sobre el transporte de este tipo de materias, sin la correspondiente excepción o permiso excepcional*»– , tanto por su tenor literal como por el origen del precepto<sup>615</sup>.

De esta forma a nivel estatal, al margen de las medidas específicas para los territorios del País Vasco y Cataluña, conforme a la adopción anual de medidas especiales de regulación de tráfico, se establecen dentro de la red nacional de carreteras unos itinerarios específicos para el traslado de un punto a otro de mercancías peligrosas con el objetivo que circulen por vías donde un eventual accidente no cause graves perjuicios para la ciudadanía. En concreto, actualmente, tales medidas vienen reguladas con arreglo a la Resolución de 24 de enero de 2012<sup>616</sup> de la Dirección General de Tráfico de acuerdo con lo previsto al respecto, en los artículos, apartados k), m) y n) y 16 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo<sup>617</sup>, así como en los artículos 37 y 39 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre<sup>618</sup>, y en el artículo 14 del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre<sup>619</sup>. En términos generales, esta Resolución prohíbe el tránsito de estas mercancías, por las vías cuya vigilancia ejerce el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico de mercancías peligrosas.

Así pues, la regulación de esta batería de medidas obedece a razones de seguridad vial, movilidad y de fluidez de la circulación por fechas en que se prevén desplazamientos masivos de vehículos así como, en nuestro caso particular, por la peligrosidad intrínseca de la carga de ciertos vehículos. Con estos mimbres, esta norma resulta fundamental desde la prevención y seguridad en caso de accidentes viales puesto que, como se ha mencionado, por medio de estas medidas especiales se establecen unos itinerarios específicos y unas fechas concretas a la circulación de estos vehículos.

---

<sup>615</sup> Efectivamente, las infracciones administrativas en materia de transporte de mercancías peligrosas ya no vienen recogidas en la normativa específica relativa al transporte de mercancías peligrosas (actualmente, el RD 551/2006 de 5 de mayo) sino en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación del Transporte Terrestre, tras su modificación por la Ley 29/2003, de 8 de octubre. El RD 551/2006 sustituyó al RD 2115/1998, de 2 de octubre que, éste sí, expresamente, junto a la dicción anterior ahora recogida en la LOTT, añadía las infracciones a lo dispuesto en el art. 4.3 referido, precisamente, a los itinerarios para el transporte de mercancías peligrosas.

<sup>616</sup> Publicada en el BOE 4 febrero 2012.

<sup>617</sup> BOE 14 marzo 1990.

<sup>618</sup> BOE 23 diciembre 2003.

<sup>619</sup> BOE 26 enero 1999.

Concretamente, estos itinerarios se conocen bajo el acrónimo RIMP<sup>620</sup> (Red de Itinerarios para Mercancías Peligrosas).

En efecto, los conductores profesionales de mercancías peligrosas deben circular inexcusablemente por aquellas redes de carreteras establecidas en el listado de la RIMP, con el objetivo primordial de salvaguardar las zonas y áreas donde pueda verse desprotegida la seguridad de la población.

A este respecto, en idénticos términos, se manifiesta el Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo. Así al amparo de esta norma (art. 5), los itinerarios a utilizar por los vehículos para el transporte de mercancías peligrosas difieren entre aquellos desplazamientos para la distribución y reparto de estas mercancías, de aquellos otros relacionados con otros tipos de desplazamientos. En virtud del primer servicio de transporte, es decir, en desplazamientos para la distribución y el reparto de este tipo de mercancías a sus destinatarios finales o consumidores, se obliga al conductor profesional a circular por aquellos itinerarios más idóneos, tanto en relación con la seguridad vial como con la fluidez del tráfico, recorriendo la mínima distancia posible a lo largo de carreteras convencionales, hasta el punto de entrega de la mercancía.

En todo caso, estos conductores de mercancías peligrosas, al aproximarse a zonas urbanas deben utilizar cuando existan, las circunvalaciones, variantes o rondas exteriores a las poblaciones más externas posibles al casco urbano, con el claro objetivo de proteger a la población de las graves consecuencias que puede entrañar un accidente de tráfico de estas características. Sin embargo, a tenor del Real Decreto 551/2006 de 5 de mayo y, solamente para realizar aquellas operaciones relacionadas con la carga y descarga de estas mercancías, se permite la entrada de estos vehículos en el núcleo urbano. Para ello, deben acceder por el punto más próximo de recogida o entrega, salvo por causas justificadas de fuerza mayor. Asimismo, estas vías deben estar debidamente señalizadas para la circulación de estos vehículos (art. 5.2).

Mientras, para otros tipos de desplazamientos distintos de los relacionados con la distribución y reparto, en caso de que los puntos de origen y destino se encuentren incluidos dentro de la RIMP contenida en el anexo IV de la mencionada Resolución, los vehículos<sup>621</sup> que transporten mercancías peligrosas, deben circular obligatoriamente por estas vías sin desviarse ni utilizar otras carreteras ajenas a la RIMP, accediendo o abandonándolas por la entrada o salida más próxima a los lugares de carga, descarga, base de la empresa, taller de reparaciones, o bien para efectuar los respectivos descansos diarios o semanales. Por el contrario, conforme a la mencionada

---

<sup>620</sup> De interés a este respecto, consultar el artículo publicado por TRUJILLO PONS, F. “*La Prevención en el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera desde la perspectiva de las restricciones a la circulación de estos vehículos. Red de Itinerarios para Mercancías Peligrosas (RIMP). Excepciones para las CC.AA. del País Vasco y Cataluña*”, Revista Derecho del Transporte, Editorial Bomarzo, núm. 10, 2012. País Vasco.

<sup>621</sup> Es decir, aquéllos que han de llevar paneles naranja de señalización de peligro reglamentarios según el citado ADR. Asimismo, aparte de las restricciones establecidas por transportar mercancías peligrosas, en el momento en que estos vehículos superen los 7.500 kilogramos de MMA se les añadirán las restricciones por exceder dicha MMA, en los tramos y durante los días y horas que se indican en el anexo II de la Resolución.

Resolución de 24 de enero, si uno de esos puntos, o ambos, quedan fuera de la RIMP, los desplazamientos deben realizarse por aquellas carreteras convencionales que permitan acceder a los itinerarios por la entrada o salida más próxima en el sentido de la marcha, con objeto de garantizar que el recorrido por vías de calzada única sea el más corto posible.

De cualquier forma, el tránsito por vías distintas de las citadas, requiere necesariamente que el itinerario no discurra por travesías o lo haga por las de menor peligrosidad en función de factores relativos a la intensidad, clasificación y distribución del tráfico, el tamaño del núcleo urbano, la configuración urbanística, y el trazado y regulación de las mismas. A su vez, la utilización de esta nueva ruta debe tener el visto bueno de la Administración.

Por esta misma razón, este hecho debe ser comunicado previamente por parte de la empresa de transporte con al menos, veinticuatro horas de antelación, al Subsector de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil de la provincia correspondiente, quien confirmará, en definitiva, la utilización de la nueva ruta. Correlativamente, el titular de la empresa de transporte, dentro de sus obligaciones generales consistentes en garantizar la seguridad y salud de sus trabajadores, a tenor del artículo 18 de la LPRL debe informar de esta circunstancia al conductor encargado de transportar por carretera estas cargas peligrosas, trasladándola a la hoja de ruta para su conocimiento, así como formarle preventivamente de todos los riesgos a los que se puede enfrentar en la carretera y de la gravedad que supone circular por vías ajenas a los itinerarios contenidos en la RIMP. En caso de incumplimiento por parte del conductor, si éste es trabajador por cuenta ajena de una empresa que se dedica al transporte, puede incurrir en motivo de despido disciplinario por desobediencia en el trabajo [art. 54.2.b), ET]<sup>622</sup>.

De cualquier forma, dado que la actividad del conductor se encuentra reglada, la formación inicial que se exige para poder circular esta clase de mercancías (para la obtención del CAP) ya incluye entre sus materias aquéllas relacionadas con el cumplimiento de las normas de tráfico, seguridad vial, señales de circulación, accidentes de tráfico, y por supuesto, el conductor debe ser capaz por sí mismo de conocer la regulación relativa a las restricciones a la circulación. A todo ello, junto a estas restricciones viales, de igual forma que se ha manifestado anteriormente, estos trabajadores por su especial actividad profesional ven limitada su actividad en determinadas fechas y horas.

---

<sup>622</sup> Así lo ha declarado, por ejemplo, la STSJ de Galicia, (Sala de lo Social) núm. 482/2011 de 25 enero (JUR 2011\135431), según la cual se estima procedente el despido del trabajador, debido a que pese a la comunicación de la empresa al transportista para la detención del camión con motivo de las restricciones de circulación ordenadas por la Dirección General de Tráfico para transportes por carretera de mas de 7.500 kilogramos en la provincia de León y en la CC.AA. de Galicia, el conductor profesional desobedece las órdenes e instrucciones del empresario y continúa su circulación por estos tramos prohibitivos, poniendo en grave riesgo el camión así como su propia persona y la de otros conductores. En lo esencial, este hecho es constitutivo de una infracción muy grave, prevista en los arts. 10 y 44.3 el reciente II Acuerdo General para las empresas de transporte de mercancías par carretera de 13 de marzo de 2012 y en el art. 58 del ET y, al propio tiempo, constituye un incumplimiento contractual grave y culpable que define el art. 54.2.b) y d) del mismo ET.



No en vano, con arreglo a la mencionada Resolución, encuentran prohibiciones a la circulación «*los domingos y días festivos dentro del ámbito territorial correspondiente (nacional o de Comunidad Autónoma), desde las ocho hasta las veinticuatro horas, y las vísperas, no sábados, de estos festivos, desde las trece hasta las veinticuatro horas, así como en los días y horas indicados en el anexo VI (restricciones adicionales)*». Además, ante la coincidencia de varios días festivos consecutivos, incluidos los domingos, por el alto volumen de tráfico de vehículos en la carretera, las restricciones se aplican en el primero de ellos solamente desde las ocho hasta las quince horas, y en el último la correspondiente a domingo o día festivo, quedando el resto de días festivos sin restricción. Todo ello sin perjuicio de las restricciones temporales que puedan imponerse con motivo de festividades de carácter local. Evidentemente, aquellos vehículos que circulen por los tramos incluidos en el anexo V de la Resolución (tramos de carreteras con limitaciones horarias para mercancías peligrosas), solamente podrán hacerlo en los días y periodos horarios en él señalados.

No obstante, las restricciones analizadas a la circulación de estos vehículos quedan sin efecto en aquellos desplazamientos cuyo destino u origen es la residencia habitual del conductor –para efectuar los descansos diario o semanal– o para la realización de operaciones de reparación o mantenimiento del vehículo. También se permite abandonar la RIMP con arreglo a las exenciones contenidas en el ADR por razón del cargamento, cantidad limitada o por el tipo de transporte.

Así, quedan exentos de tales restricciones –siempre y cuando la autoridad competente por motivos suficientes de seguridad no señale lo contrario–, los vehículos que transporten determinadas materias contenidas en el anexo III de la Resolución, en las condiciones que en el mismo se determinan. En particular, se tratan de aquellas materias que tienen en común que son indispensables para la sociedad y, por tanto, su abastecimiento es imprescindible, de modo que pueden ser transportadas incluso por las vías restringidas. De esta forma, en una doble vertiente, la Resolución de 24 de enero realiza una distinción de mercancías en atención a la necesidad o no de obtener una autorización especial. Por un lado, entre las sustancias totalmente exentas de las prohibiciones de modo permanente y sin necesidad de ser solicitada la autorización, se encuentran las siguientes: a) gases licuados de uso doméstico, embotellado o a granel, bien para su transporte a puntos de distribución o para reparto a consumidores; b) materias destinadas al aprovisionamiento de estaciones de servicio; c) combustibles con destino a puertos, aeropuertos y bases estacionales de aeronaves de lucha contra incendios<sup>623</sup> con la finalidad de abastecer buques y aeronaves; d) combustibles para abastecimiento al transporte ferroviario y gasóleos<sup>624</sup> de calefacción para uso doméstico, y; e)

<sup>623</sup> El Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, y las Comunidades Autónomas comunicarán al Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico con la suficiente antelación, la ubicación, accesos y periodo de funcionamiento de las bases estacionales de aeronaves para la lucha contra incendios.

<sup>624</sup> La STSJ de Cataluña, (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2ª), núm. 778/2004 de 15 septiembre (JUR 2005\13128) desestima el recurso presentado por la empresa de transporte y confirma la sentencia de instancia que consideró infracción grave el transportar

gases necesarios para el funcionamiento de centros sanitarios, así como gases transportados a particulares para asistencia sanitaria domiciliaria, cuando se acredite que se transportan a estos destinos, y que no puede realizarse el transporte otro día de la semana. En todo caso, las condiciones de transporte de todas ellas serán las previstas para cada producto en el ADR.

De otro lado, aquellos transportes que pueden ser eximidos mediante autorización especial de la detallada prohibición, siempre y cuando se solicite y justifique la necesidad de circular (sus condiciones de transporte serán las previstas en el ADR para cada producto) contienen de carga las siguientes mercancías: a) productos indispensables para el funcionamiento continuo de centros industriales; b) productos con origen o destino en centros sanitarios no contemplados en la cita anterior; c) transportes de mercancías peligrosas hacia o desde los puertos marítimos y aeropuertos cuando, inevitablemente, tengan que circular las fechas objeto de prohibición; d) material de pirotecnia y, por último; e) aquellas otras materias que, por circunstancias de carácter excepcional, se considere su transporte indispensable.

#### 8.1.3.1. Particularidades en las CC.AA. del País Vasco y Cataluña.

Con estos mimbres se establecen las restricciones en la red de carreteras nacional a la circulación de vehículos cuya carga es considerada como peligrosa a efectos del ADR. Sin embargo, no afectan a la totalidad del territorio nacional, ya que las Comunidades Autónomas del País Vasco y de Cataluña tienen transferidas las competencias en materia de tráfico. Sendas transferencias que fueron materializadas, respectivamente, a raíz de lo dispuesto en apartado B.1.g) del Real Decreto 3256/1982, de 15 de octubre<sup>625</sup> a favor del País Vasco para la ejecución de la legislación sobre tráfico y circulación de vehículos y, a través del Real Decreto 391/1998, de 13 de marzo<sup>626</sup> por el que se traspasaron las funciones y servicios de la Administración del Estado a favor de la *Generalitat* de Cataluña en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

Para el ámbito territorial del País Vasco, conforme a la Resolución de 15 de diciembre de 2011<sup>627</sup>, de la Dirección de Tráfico, se establecen para el año 2012 las medidas especiales de regulación de tráfico, con el objetivo de, en determinadas fechas, asegurar una segura y fluida circulación. Estas fechas se entienden, según las festividades de la Comunidad Autónoma del País Vasco, los fines de semana, así como periodos coincidentes con el inicio o fin de las vacaciones estacionales, puentes festivos u otros acontecimientos. Por lo que afecta directamente al transporte de mercancías peligrosas (art. 1, restricción segunda), someramente, queda prohibida la circulación de estos vehículos en el ámbito territorial del País Vasco durante los días y horas siguientes:

---

gasóleo por una vía urbana pudiéndolo hacer por vías alternativas incumpliendo por ende, las limitaciones de circulación.

<sup>625</sup> BOE 30 noviembre 1982.

<sup>626</sup> BOE 2 abril 1998.

<sup>627</sup> Publicada en el BOE 24 diciembre 2011 y, a su vez modificada, por la Resolución de 18 de abril de 2012, de la Dirección de Tráfico, por la que se corrigen errores en la de 15 de diciembre de 2011, (BOE 14 mayo 2012).

domingos y festivos desde las 8,00 a las 24,00 horas; vísperas de esos festivos (no sábados) desde las 13,00 a las 24,00 horas y, finalmente; durante el día 31 de julio desde las 08,00 a las 24,00 horas.

Finalmente, al igual que lo establecido en las medidas generales (Resolución de la Dirección General de Tráfico de 24 de enero de 2012) regula, concretamente en su anexo III, las exenciones a estas restricciones (de modo permanente sin necesidad de solicitar exención o solicitando y justificando la exención) y remite al contenido del artículo 5.2 del Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo.

Por su parte, para el ámbito geográfico de Cataluña, las medidas de regulación de la circulación y el transporte de mercancías carreteras para el año 2012, se recogen en la Resolución INT/2927/2011, de 15 de diciembre<sup>628</sup>.

Dada la existencia de riesgos inherentes por la carga transportada, la circulación de los vehículos o conjunto de vehículos de cualquier MMA que deban llevar los paneles naranja de señalización de peligro reglamentarios (art. 1.4) por las vías públicas interurbanas de Cataluña, se ve afectada, por las fechas, horarios y tramos de carretera indicados en los anexos B1 y B2<sup>629</sup> de dicha Resolución, así como por las restricciones generales para todo tipo de vehículos, es decir, por un lado; en todas las carreteras de Cataluña, los domingos y festivos de 8 a 24 h, las vísperas de festivo (no sábados) de 17 a 24 h, y en el caso de dos días consecutivos no laborables: de 8 a 14 h en el primer domingo o festivo y de 8 a 24 h en el segundo domingo o festivo y, por otro lado; en la carretera C-16, túnel del Cadí, entre el PK 117 en Gavà y el PK 131 en Urús: los viernes desde las 14 h hasta el domingo a las 24 h las vísperas de festivo (no sábados) desde las 14 h hasta las 24 h y los festivos de 0 a 24 h.

Además, particularmente, la circulación de mercancías peligrosas se encuentra restringida, en el conjunto de túneles de la red viaria catalana, con la señal R-108 de prohibición de circulación de mercancías peligrosas, los cuales no se beneficiarán de ninguna de las exenciones de restricciones previstas en su anexo D<sup>630</sup>.

---

<sup>628</sup> Publicada en el Diario Oficial de la Generalitat de Cataluña 22 diciembre 2011. En particular, acerca de esta Resolución, conviene aclarar que fue modificada parcialmente por la Resolución INT/136/2012, de 3 de febrero, por la que se modifican parcialmente restricciones a la circulación y el transporte de mercancías por carreteras de Cataluña para el 2012 (DO. *Generalitat* de Cataluña 9 febrero 2012). La modificación no atañe al objeto de la presente investigación, se centra en los vehículos de transporte de mercancías en general y especiales (tanto si necesitan una autorización especial de circulación como si no, del tipo maquinaria de obras y servicios y la maquinaria automotriz de elevación).

<sup>629</sup> Como es el caso de unas fechas concretas relacionadas con las siguientes festividades: Semana Santa (días del mes de abril: 6, 8 y 9); Primero de mayo; Verano, durante el mes de julio en ciertas fechas (días: 14, 15, 21, 22, 29); Diada (11 de septiembre); Puente del Pilar (14 de octubre) y; Constitución (5 de diciembre).

<sup>630</sup> Exenciones subdividas, de igual forma que las anteriores: con carácter permanente los vehículos que transporten las mercancías siguientes o, mediante autorizaciones especiales de carácter permanente o temporal. A propósito de ambas exenciones, ha de decirse que no serán aplicables, de forma específica, ni en el túnel del Cadí ni en el túnel de Vielha, aunque el Servicio Catalán de Tráfico en virtud del apartado correspondiente a las autorizaciones

*8.1.3.2. Restricciones concretas en el tránsito por el túnel de Somport (Zaragoza).*

Precisamente, en torno a los túneles debe hacerse un trato específico puesto que al igual que en la carretera, las consecuencias de que se manifieste un accidente de estas características a lo largo de un túnel pueden ser catastróficas. Irremediablemente, en ciertos tramos de estos itinerarios en ocasiones, el conductor profesional debe circular por túneles para llegar a su destino.

En este contexto, y de cara a la prevención de accidentes, en el ámbito normativo nacional, existe el Real Decreto 635/2006, de 26 de mayo<sup>631</sup>, por el que se establecen los requisitos mínimos de seguridad en los túneles de carreteras del Estado. Su objetivo primordial es el de garantizar un nivel suficiente de seguridad a los usuarios en los túneles de la red de carreteras del Estado mediante el establecimiento de los requisitos que deben cumplir dichas infraestructuras, para prever situaciones críticas que puedan poner en peligro la vida humana, el medio ambiente y las propias infraestructuras, así como proteger a los usuarios en caso de que se produzcan algunas de las citadas situaciones.

Asimismo, en el caso específico consistente en la circulación del transportista por vías ajenas a las nacionales, debe someterse a las restricciones establecidas en cada una de los países por los que circule con la mercancía peligrosa, así como también las prescripciones en torno a los túneles de estos países. Por esta razón y, reiterando la obligación formativa del empresario en prevención de riesgos laborales, éste debe hacer acopio del conjunto de estas normas para hacérsela llegar al transportista para evitar consecuencias negativas tanto para su seguridad y salud como en términos de beneficio de la empresa debido a retenciones y paralizaciones del vehículo por las fuerzas de seguridad de cada país.

A efectos de las restricciones al acceso de esta clase de vehículos por determinados túneles, el mencionado ADR, al margen de las restricciones generales, también recoge restricciones referidas al paso de vehículos por túneles (apdo. 1.9.5). En este sentido, al aplicarlas en los países contratantes del Acuerdo, se deben considerar las características del túnel, la evaluación de los riesgos teniendo en cuenta la disponibilidad y conveniencia de itinerarios y de modos de transporte alternativos y la gestión del tráfico. Además, establece 5 tipos de categorías de túneles<sup>632</sup> determinadas en atención a las mayores o

---

especiales de carácter permanente o temporal (2.2) de esta Resolución y siempre que no haya ninguna otra vía alternativa, concederá autorizaciones especiales para la circulación de estas mercancías para los transportistas que, con la solicitud previa razonada, justifiquen la necesidad de circular por estos túneles.

<sup>631</sup> BOE 27 mayo 2006.

<sup>632</sup> Categoría A: ninguna restricción al transporte de mercancías peligrosas; Categoría B: restricciones al transporte de mercancías peligrosas susceptibles de provocar una explosión muy importante; Categoría C: Restricciones al transporte de mercancías peligrosas susceptibles de provocar una explosión muy importante, una explosión importante o una fuga importante de materias tóxicas; Categoría D: Restricciones al transporte de mercancías

menores consecuencias que pueden ser susceptibles de causar un gran número de víctimas o de dañar gravemente su estructura, en atención a los tres peligros principales en los túneles: las explosiones, las fugas de gas tóxico o de líquido tóxico o volátil y, los incendios.

En relación a estos túneles, encontramos como ejemplo más próximo (Zaragoza) el del Puerto de Somport<sup>633</sup>, del que mediante Convenio en fecha de 25 de abril de 1991<sup>634</sup> los países de España y Francia pactaron su construcción, para mejorar la circulación (tanto de bienes como de personas) en el tramo que une Zaragoza y Pau (eje E-7), para posteriormente (11 de febrero de 2003) publicarse el Canje de Cartas constitutivo del Acuerdo entre los Gobiernos del Reino de España y de la República Francesa, por el que se fijaron las condiciones de circulación en el túnel de carretera de Somport, realizado en Málaga el 26 de noviembre de 2002<sup>635</sup>.

Las medidas especiales de regulación de tráfico en el tramo constitutivo del túnel de Somport, se ordenan conforme a su Reglamento Particular, aprobado por Resolución de 17 de febrero de 2006<sup>636</sup>. A tenor de su contenido, se permite la circulación de los vehículos de transporte de mercancías peligrosas bajo las condiciones definidas en el artículo 6 del Reglamento<sup>637</sup>; ha de

---

peligrosas susceptibles de provocar una explosión muy importante, una explosión importante o una fuga importante de materias tóxicas o un incendio importante y, por último; Categoría de túnel E: Restricciones al transporte de todas las mercancías peligrosas salvo los números ONU 2919, 3291, 3331, 3359 y 3373.

<sup>633</sup> Geográficamente situado en los pirineos por el que se dividen las fronteras de España y Francia.

<sup>634</sup> BOE 27 marzo 1992.

<sup>635</sup> BOE, 11 de febrero de 2003.

<sup>636</sup> BOE, 1 marzo de 2006.

<sup>637</sup> Merced del cual, los vehículos de transporte de mercancías peligrosas deben cumplir literalmente las prescripciones particulares siguientes: A) Declaración: Todos los vehículos de transporte de Mercancías Peligrosas se detendrán sistemáticamente antes de entrar en el túnel. El conductor entregará la carta de porte, o documento de transporte análogo, y la ficha de consignas de seguridad al agente encargado de la seguridad del túnel, quien tomará nota de la naturaleza y clase del producto, de su número ONU y del de su placa-etiqueta si existe, del acondicionamiento y cantidad del producto, así como de los datos del expedidor y destinatario, informando al centro de control. Durante este control administrativo un agente encargado de la seguridad del túnel procederá a examinar detenidamente el vehículo (visual, auditiva y olfativamente) al objeto de detectar cualquier posible anomalía (calentamiento, fuga, mala estiba de cargas, etc.). En caso de detección de una anomalía, el agente encargado de la seguridad del túnel podrá retrasar o impedir el paso del vehículo implicado. En ausencia de toda anomalía, el agente encargado de la seguridad del túnel clasificará el vehículo examinado en uno de los dos grupos de tránsito establecidos a continuación. En caso de dificultad de identificación o de duda sobre el modo de tránsito, la unidad de transporte será clasificada en el grupo de tránsito "rojo". En caso de no conformidad entre la declaración y la señalización del vehículo, se prohibirá el tránsito de éste. B) Grupos de tránsito: Los vehículos que transporten Mercancías Peligrosas se clasifican en dos grupos de tránsito: Grupo de tránsito "rojo": todos los vehículos que transporten Mercancías Peligrosas en cuya carta de porte figure un código de restricción de túneles B o C; Grupo de tránsito "verde": todos los vehículos que transporten Mercancías Peligrosas distintas de las definidas en el grupo "rojo" anterior. C) Circulación: Todos los vehículos, independientemente de su modo de paso, deben respetar una distancia mínima de 100 m con respecto del vehículo precedente. Los vehículos de transporte de Mercancías Peligrosas del grupo de tránsito "verde" circularán por el túnel tras la declaración, el control y la autorización para circular. Durante el tránsito del túnel, éste permanecerá abierto a la circulación en ambos sentidos excepto para autobuses con pasajeros (ver art. 7). Estos

resaltarse, por su importancia para la materia que nos concierne, la modificación de dicho artículo a raíz de la Resolución de 2 de septiembre 2010<sup>638</sup> a fin de adaptar su contenido a la regulación establecida en el ADR.

De esta manera, se permite el paso por el túnel de Somport de los vehículos de transporte de mercancías peligrosas, con una serie de imposiciones. Así, los conductores deben detenerse antes de circular por el túnel y presentar la preceptiva documentación; carta de porte, fichas de seguridad, naturaleza de la materia transportada y naturaleza y clase del producto, de su número ONU; en el supuesto de que no coincida entre la declaración de la mercancía y la señalización del vehículo, se prohibirá el tránsito del mismo. Todo ello unido a un control administrativo del vehículo realizado con el fin de observar posibles fugas o una incorrecta estiba<sup>639</sup> de las cargas. De encontrarse con dificultades en la identificación o de duda razonable sobre la seguridad y el modo del tránsito de las mercancías peligrosas por el túnel, el vehículo se clasifica en el grupo de tránsito «rojo» –todos los vehículos que transporten Mercancías Peligrosas en cuya carta de porte figure un código de restricción de túneles B o C–.

Según señala la Resolución de 17 de febrero 2006 por la que se establecen las medidas especiales de regulación de tráfico en el túnel de Somport, esta clase de vehículos circularán por el túnel tras su declaración y control, en convoy acompañado por vehículos del explotador, sujeto a una serie de condiciones<sup>640</sup>.

vehículos deberán circular señalizándose con la señal V-2 o, en su defecto, con las luces de emergencia encendidas ("warning"). Los vehículos de transporte de Mercancías Peligrosas pertenecientes al grupo de tránsito "rojo" circularán por el túnel tras su declaración y control, en convoy acompañado por vehículos del explotador, de acuerdo con las siguientes condiciones: 1. Cada convoy estará comprendido entre dos vehículos de patrulla con la señal V-2 y equipamiento de rescate, incluyendo principalmente aparatos respiratorios, mangueras y acopladores para mangueras contraincendio, así como material de intervención de primeros auxilios. 2. Un convoy comprenderá exclusivamente vehículos de transporte de mercancías peligrosas del grupo "rojo". 3. Si el número de vehículos del grupo de tránsito "rojo" que se presenta en la boca del túnel es superior a cinco, el explotador obligatoriamente organizará dos o más convoyes de cinco vehículos cada uno. 4. Durante el tránsito el túnel estará cerrado a la circulación. 5. Cada convoy de mercancías peligrosas del grupo "rojo" no penetrará en el túnel hasta que se haya verificado que no hay ningún vehículo en su interior. No se autoriza la circulación de dos convoyes en el mismo sentido. 6. Se prohíbe la circulación de un segundo convoy en el sentido opuesto. 7. No se restablecerá el tráfico hasta la completa salida del convoy. 8. Las Autoridades competentes de ambos países podrán proponer de común acuerdo limitaciones horarias o definir horarios particulares que faciliten la organización de los convoyes. En caso de urgencia o por razones de buena explotación del túnel, la Dirección de la explotación podrá proceder a modular los horarios antes definidos para el paso de los vehículos de transporte de Mercancías Peligrosas del grupo de tránsito "rojo", en las condiciones previstas por el acuerdo entre Autoridades Administrativas definido en el párrafo 8 anterior. Aquella informará previamente a las fuerzas y cuerpos de seguridad de ambos Estados.

<sup>638</sup> BOE, 15 septiembre de 2010.

<sup>639</sup> Definida como: «colocación y acondicionamiento de la mercancía en el interior del vehículo que ha de transportarla, con sus correspondientes operaciones de apilado y trincado. El factor estiba es el cociente entre el volumen que ocupa una mercancía y su peso» MIRA QUÍLIS, A., "ABC del transporte de mercancías por carretera", Fundación Instituto Valenciano de Estudios del Transporte (IVET), Valencia, 2000, pág. 64.

<sup>640</sup> Del tenor siguiente: 1) cada convoy estará comprendido entre dos vehículos de patrulla con la señal V-2 y equipamiento de rescate, incluyendo principalmente aparatos respiratorios, mangueras y acopladores para mangueras contraincendio, así como material de intervención

En cambio, la clasificación de los vehículos incluidos en el grupo de tránsito «verde» son todos aquellos que transporten mercancías peligrosas distintas de las definidas por el grupo «rojo». Los vehículos de transporte de Mercancías Peligrosas del grupo de tránsito «verde» circularán por el túnel tras la declaración, el control y la autorización para circular. Durante el tránsito del túnel, éste permanecerá abierto a la circulación en ambos sentidos excepto para autobuses con pasajeros<sup>641</sup>. De todos modos, independientemente de la clasificación de su tránsito por el túnel todos los vehículos que transporten mercancías peligrosas, deben respetar una distancia mínima de 100 metros con respecto del vehículo precedente.

Así pues, aquellos conductores profesionales que realicen trayectos de ámbito internacional y según su hoja de ruta deban cruzar el túnel, deberán ceñirse a dichas obligaciones. Hilado a la seguridad en la circulación en el túnel, debe reseñarse el hecho relativo a los simulacros internacionales que cada año se realizan en el túnel de Somport en el que participan todas las administraciones y servicios de emergencia españoles y franceses<sup>642</sup>.

A modo de conclusión respecto a este punto, ciertamente, la dimensión preventiva en el transporte de mercancías peligrosas por carretera esta plenamente justificada, máxime por la gravedad de los riesgos inherentes a este tipo de actividad. Las empresas de transporte incluidas en este sector específico deben ser conscientes de la peligrosidad a la que se enfrentan sus trabajadores, ante la que deben extremarse las precauciones. Entre las medidas que la empresa de transporte debe adoptar sin duda, la información relativa al conjunto de las restricciones analizadas es imprescindible sin olvidar

---

de primeros auxilios; 2) un convoy comprenderá exclusivamente vehículos de transporte de mercancías peligrosas del grupo «rojo»; 3) si el número de vehículos del grupo de tránsito «rojo» que se presenta en la boca del túnel es superior a cinco, el explotador obligatoriamente organizará dos o más convoyes de cinco vehículos cada uno; 4) durante el tránsito el túnel estará cerrado a la circulación; 5) cada convoy de mercancías peligrosas del grupo «rojo» no penetrará en el túnel hasta que se haya verificado que no hay ningún vehículo en su interior. No se autoriza la circulación de dos convoyes en el mismo sentido; 6) se prohíbe la circulación de un segundo convoy en el sentido opuesto; 7) no se restablecerá el tráfico hasta la completa salida del convoy y, finalmente; 8) las Autoridades competentes de ambos países podrán proponer de común acuerdo limitaciones horarias o definir horarios particulares que faciliten la organización de los convoyes.

<sup>641</sup> A la luz del art. 7 del mismo Reglamento, está prohibido el paso de autocares con pasajeros durante el tránsito por el túnel de un vehículo de transporte de Mercancías Peligrosas. Si se presentase en la boca del túnel un convoy de autocares con pasajeros, el paso se efectuará del siguiente modo: Número de autocares no superior a tres: paso de un autocar cada cinco minutos, con el túnel abierto a la circulación en ambos sentidos. Número de autocares superior a tres: paso en convoy acompañado de vehículos de explotador, con el túnel cerrado a la circulación en el sentido opuesto.

<sup>642</sup> Como el ocurrido a fecha 19 de octubre 2011, en el que el túnel de Somport que une la provincia de Huesca con el valle francés del Aspe permaneció cerrado, para todos los vehículos entre las 9:30 y las 13:30 horas debido a la realización del simulacro anual previsto en el Plan de Socorro Binacional. Como indica la Agencia Efe (18/10/2011) en un comunicado, «durante ese tiempo los vehículos, incluidos los pesados y los que transporten mercancías peligrosas, podrán transitar entre España y Francia por el puerto de Somport. No obstante, los vehículos pesados y los transportes de mercancías peligrosas en sentido España-Francia que accedan a Forges d'Abel por el puerto de Somport serán parados entre las 10:00 y las 11:00 horas para permitir el acceso seguro de los vehículos de emergencia participantes en el ejercicio».

también que tiene una importante dimensión económica para la empresa debida a las paralizaciones en la actividad o la imposición de sanciones económicas por incumplimientos de la normativa señalada. Esta necesidad de que el trabajador sea conocedor de estas limitaciones tiene también su trascendencia en el ámbito del tiempo de trabajo pues se considerará tiempo de presencia los períodos de espera en fronteras o los causados por las prohibiciones de circular durante los cuales el conductor tenga que estar disponible para responder a posibles instrucciones que le ordenen emprender o reanudar la conducción o realizar otros trabajos, si el trabajador conoce de antemano la existencia de estos períodos y su previsible duración, entendiéndose que los conoce cuando se trate de fronteras que haya cruzado en alguna ocasión como consecuencia de la realización de un servicio profesional de transporte, o cuando las prohibiciones de circular hayan sido preestablecidas por la autoridad competente y tenga de ello conocimiento el trabajador [art. 28.f) II Acuerdo General para las empresas de transporte por carretera].

Indudablemente, las restricciones analizadas tanto generales como autonómicas referidas a los itinerarios así como las referidas a determinadas fechas y franjas horarias suponen una limitación a la actividad del conductor. Sin embargo, son necesarias habida cuenta de la carga transportada y de los efectos negativos para la población y protección del medio ambiente, que en definitiva también redundan en la prevención de riesgos laborales del propio transportista ya que, la circulación por autopistas con varios carriles es mucho más fluida y cómoda, lo que redundaría en una reducción de la probabilidad de actualización de siniestros. Se trata de una previsión que al venir recogida en normas de derecho administrativo resultan aplicables a todos los conductores, independientemente de que presten sus servicios por cuenta de una empresa de transporte o como trabajadores autónomos o TRADE's. Se logra así superar el limitado campo subjetivo de la normativa de prevención de riesgos laborales, restringida a los trabajadores por cuenta ajena, lo que no deja de tener una gran importancia práctica en un sector en el que la presencia de trabajadores autónomos es elevada.

Por otro lado, el hecho de que las Comunidades Autónomas del País Vasco y Cataluña tengan su propio régimen en materia de restricciones a la circulación de estos vehículos no conlleva ninguna consecuencia desde el punto de vista preventivo-laboral, puesto que no suponen ningún inconveniente para la seguridad y salud del transportista y la protección a la ciudadanía y al medio ambiente, y si bien están alejadas de las medidas especiales que se aplican en el resto del Estado, éstas no suponen ningún perjuicio para la circulación de estos vehículos puesto que el sentido de sus medidas particulares es el mismo y, en definitiva, son una garantía para la seguridad de la actividad. Únicamente, puede resultar un inconveniente para las empresas de transporte que actúen en los territorios del País Vasco y Cataluña ya que deben tener conocimiento cada año de estas medidas y de las restricciones para cada Comunidad Autónoma así como las distintas festividades de las que deberán ser informados sus trabajadores.



#### **8.1.4. Riesgos específicos que entrañan las operaciones de carga y descarga de mercancías peligrosas.**

Con anterioridad y posterioridad al traslado de las mercancías peligrosas por carretera deben desarrollarse unas operaciones fundamentales para el correcto desarrollo de la actividad y seguridad de las cargas transportadas. Así, se antojan básicas las operaciones de carga de las mercancías peligrosas a bordo de los vehículos, así como su descarga al llegar al lugar convenido.

Bien es cierto que del conjunto de riesgos laborales en el sector del transporte de mercancías peligrosas, la gran mayoría están presentes en la carretera y, por tanto, recaen en la figura del conductor profesional. No obstante, no deben obviarse aquellos otros riesgos que se producen durante estas operaciones de carga y descarga y de los cuales se enfrenta el personal responsable en cada caso de llevarlas a cabo en las empresas cargadoras o descargadoras de mercancías peligrosas. Son en estas instalaciones en las que se encuentran presentes sustancias peligrosas dónde también pueden producirse accidentes de diversa consideración y, que preventivamente a tenor de la LPRL deben tratarse en la evaluación de riesgos<sup>643</sup> y vigilancia de la salud con la misma diligencia que las correspondientes a las actividades principales que se desarrollan en la carretera. Desde este prisma, como se analizará seguidamente, toda empresa que cargue o descargue mercancías peligrosas, con independencia de la modalidad de tipo de carga, debe contar con una organización pertinente con los medios necesarios en función de su volumen de trabajo para que las operaciones de carga, estiba, desestiba y descarga de los vehículos de mercancías peligrosas se desarrollen de la forma más segura posible.

Del amplio grupo de mercancías incluidas como peligrosas en el ADR y de las cuales, su transporte por carretera está prohibido o autorizado exclusivamente bajo las condiciones establecidas en el mismo, un importante porcentaje está relacionado con agentes químicos. En nuestro ordenamiento jurídico interno, y como desarrollo reglamentario de la LPRL, como ya se explicó, de modo específico para la protección de la salud y seguridad de los trabajadores contra los riesgos relacionados con los agentes químicos durante el trabajo el Real Decreto 374/2001, de 6 de abril. La exposición del conductor profesional o del distinto personal responsable de las operaciones de carga y descarga a los agentes químicos en la gran mayoría de ocasiones se produce o bien por inhalación<sup>644</sup> o bien por vía dérmica.

Por agente químico peligroso durante el trabajo se entiende aquel agente químico que puede representar un riesgo para la seguridad y salud de los trabajadores debido a sus propiedades fisicoquímicas, químicas o toxicológicas y a la forma en que se utiliza o se halla presente en el lugar de trabajo (art. 2.5,

<sup>643</sup> Específicamente, en torno a la evaluación del riesgo de accidente por agentes químicos (metodología simplificada), Vid. NTP núm. 749 realizada por el INSHT.

<sup>644</sup> Estadísticamente conforme el estudio llevado a cabo merced a la publicación del reiterado documento: *“Salud y Condiciones de Trabajo en el Transporte de Mercancías por Carretera”*. INSTITUTO DE SALUD CARLOS III, Escuela Nacional de Medicina del Trabajo. Getafe (Madrid), 2007: el 23% de los trabajadores manifiesta que en su puesto de trabajo manipula productos tóxicos o respira polvos, humos, gases o vapores nocivos o tóxicos. De entre ellos, el 14% tiene una exposición "ocasional", el 5% "frecuente" y el 4% "muy frecuente", pág. 41.

RD 374/2001). Se consideran incluidos en esta definición, en particular: *«los agentes químicos que cumplan los criterios para su clasificación como sustancias o preparados peligrosos establecidos, respectivamente, en la normativa sobre notificación de sustancias nuevas y clasificación, y envasado y etiquetado de sustancias peligrosas y en la normativa sobre clasificación, envasado y etiquetado de preparados peligrosos, con independencia de que el agente esté clasificado o no en dichas normativas, con excepción de los agentes que únicamente cumplan los requisitos para su clasificación como peligrosos para el medio ambiente»*.

Este conjunto normativo del presente Real Decreto es aplicable sin perjuicio de las disposiciones más rigurosas o específicas que en materia de transporte de mercancías peligrosas se establezcan en el Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo, sobre transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español. Aquellos trabajos en los que se utilizan agentes químicos o está previsto utilizarlos, se entienden en nuestro caso particular, la manipulación, el almacenamiento y el transporte. De este modo, el cargador, el destinatario o en su caso, el operador de transporte de las mercancías peligrosas inexcusablemente, debe cumplir con el contenido de esta norma para las operaciones de carga y descarga por el personal responsable de acometer estas actividades. Para ello, el titular de los establecimientos que en cada caso se realicen estas operaciones, debe adoptar las medidas preventivas precisas y llevar a cabo la evaluación de los riesgos y la vigilancia de la salud teniendo en cuenta la presencia de estos agentes químicos en el lugar de trabajo.

Por todo ello, en estas operaciones es de resaltar el establecimiento por parte del titular de la actividad en cada caso, del conjunto de medidas a adoptar con objeto de que las operaciones de carga y descarga se realicen en atención a los posibles riesgos que puedan derivarse de manipulaciones incorrectas, en las máximas condiciones de seguridad. Para cumplir este objetivo, todos los intervinientes deben contar con los conocimientos y el entrenamiento adecuado.

El almacenamiento de las mercancías peligrosas se enfrenta a grandes retos en los que respecta a la salud y la seguridad de los operarios encargados de esas tareas. No en vano el personal responsable de la carga y la descarga de estas mercancías, junto a los encargados del almacenamiento, la colocación y la recuperación de materiales corren el riesgo por encima de todo, de quedar expuestos a las sustancias peligrosas, como de padecer en términos generales, lesiones músculo-esqueléticas, ser golpeados por caídas de objetos o bien, sufrir resbalones y caídas a igual y distinta altura como consecuencia de superficies resbaladizas.

Desde esta perspectiva, la LOTT considera como operaciones auxiliares y complementarias al transporte de mercancías, las funciones de almacenaje y distribución de mercancías, la agrupación y facilitación de las llegadas y salidas a través de estaciones de mercancías, y el arrendamiento de vehículos. Estas actividades, que coadyuvarán a la eficacia y calidad en el traslado de las mercancías peligrosas, son llevadas a cabo por las agencias de transporte<sup>645</sup>,

---

<sup>645</sup> Según el art. 120 de la LOTT, las agencias de transporte son aquellas empresas, individuales o colectivas, dedicadas a intervenir en la contratación del transporte público por

---

por los transitarios<sup>646</sup> y los almacenistas y distribuidores<sup>647</sup> que en su conjunto son los operadores de transporte de mercancías. De estas actividades auxiliares o complementarias y, desde la perspectiva preventiva, interesan por encima de todo, las funciones de almacenaje y distribución de mercancías ya que, entre sus competencias se encuentran las de manejar y manipular las mercancías peligrosas y, a consecuencia de estas tareas, lógicamente pueden producir accidentes de diversa consideración. En esta misma línea, en el enfoque de estas operaciones complementarias del transporte, entre los distintos servicios de transporte existentes y que regula la LOTT, esto es, de carga completa<sup>648</sup> y de carga fraccionada, conviene precisar que los segundos resultan más importantes puesto que por las características inherentes al tipo de mercancía se precisan previamente unas actividades, tales como: manipulación, almacenamiento, grupaje, clasificación, embalaje o distribución.

Así por tanto, a consecuencia del desarrollo de las actividades llevadas a cabo en estas operaciones complementarias al transporte pueden surgir riesgos laborales, por lo que, los titulares de estas actividades para sus empleados deben acometer las obligaciones que desde el punto de vista preventivo le impone la LPRL. No obstante, las operaciones previas y posteriores que más relevancia tienen para la actividad son las de carga y descarga en los centros habilitados para ello, es decir, las empresas cargadoras y las empresas destinatarias las cuales, por defecto, suelen ser las que descargan las mercancías peligrosas del vehículo.

De cualquier forma, con arreglo a la LOTT los titulares de la actividad que se desarrolle en los lugares en que las mercancías deban ser puestas a bordo del

---

carretera de mercancías, como organizaciones auxiliares interpuestas entre los usuarios y los transportistas, pudiendo realizar dicha intervención en relación con la totalidad de los modos de transporte. En relación a sus funciones, se comprenden todas las actuaciones previas de gestión, información, oferta y organización de cargas o servicios, necesarias para llevar a cabo la contratación de los transportes, que dichas agencias realicen o procuren realizar en nombre propio. Por su parte, se dividen en agencias de transporte de cargas completas y de cargas fraccionadas: son agencias de cargas completas aquellas que realizan su actividad en relación con los transportes en los que desde la recepción de la carga hasta su entrega en destino no se precisen otras intervenciones complementarias tales como las de manipulación, grupaje, clasificación o embalaje, por cuenta de la agencia y, en cambio; son agencias de carga fraccionadas aquellas que refieren su actividad a los transportes en los que resulten precisas actividades complementarias tales como las de recogida, manipulación, almacenaje, grupaje, clasificación, embalaje o distribución de las mercancías. Las mismas empresas podrán ser conjuntamente titulares de autorizaciones de agencias de cargas completas y de cargas fraccionadas.

<sup>646</sup> Los cuales, podrán llevar a cabo su función de organizadores de los transportes internacionales y en todo caso de aquellos que se efectúen en régimen de tránsito aduanero (art. 126, LOTT).

<sup>647</sup> Dentro de este concepto, se incluyen a las personas físicas o jurídicas que reciben en depósito en sus almacenes o locales mercancías o bienes ajenos, realizan en relación con los mismos las funciones de almacenaje, ruptura de cargas, u otras complementarias que resulten necesarias, y llevan a cabo o gestionan la distribución de los mismos, de acuerdo con las instrucciones de los depositantes. Para ejercer la actividad como almacenista-distribuidores, indispensablemente han de estar en posesión de la correspondiente autorización administrativa (art. 125, LOTT).

<sup>648</sup> Es decir, aquellos servicios de transporte para cuya realización, desde la recepción de la carga hasta su entrega en destino, no se precisen otras intervenciones u operaciones complementarias por parte del porteador.

vehículo o descargadas de éste –tanto si se trata del propio cargador o remitente o del destinatario como si se trata de un mero expedidor o consignatario material del envío–, deben tener prevista la organización pertinente y contar con los medios necesarios en función del número de envíos que expidan o reciban y sus características así como, las de los vehículos utilizados para su transporte, para que, salvo en supuestos en que medie fuerza mayor, caso fortuito o causa imputable al porteador o transportista, las operaciones de carga, estiba, desestiba y descarga de dichos vehículos no requieran de un plazo superior a dos horas, contadas desde su presentación en los términos requeridos por el contrato para ser cargados o descargados (art. 22.4, LOTT); en caso que el vehículo haya de esperar un plazo superior hasta que se dé por finalizada su carga y estiba o desestiba y descarga, el porteador podrá exigir al titular del lugar de que se trate una indemnización en concepto de paralización<sup>649</sup>.

Pese a que directamente esta última concepción no nos interesa desde nuestro punto de vista al estar basada en términos de beneficio para la empresa: una carga y descarga prolongada retrasará posteriores envíos con la consecuente repercusión económica. Sin embargo, paralelamente que el local tenga las facilidades para desarrollar las operaciones de carga y descarga, producirá un efecto positivo para la mejora de la calidad en términos de seguridad y salud ya que, ciertamente, son muchos los riesgos atinentes a la carga y descarga de las mercancías peligrosas.

Así con todo, la empresa cargadora<sup>650</sup> o descargadora –empresa destinataria– en cada caso responsable de acometer estas operaciones, debe llevar a cabo las medidas necesarias para que las operaciones de carga y descarga se

<sup>649</sup> A tal efecto, se presumirá que cualquier paralización superior a dicho plazo es responsabilidad del titular del lugar en que las operaciones de carga y descarga hayan de ser realizadas, y, consecuentemente, éste no podrá excusarse del pago de dicha indemnización, salvo que pruebe la concurrencia de fuerza mayor, caso fortuito o causa imputable al porteador. Según continúa regulando la LOTT, en el apdo. 6 del mismo art. 22, en cuanto a la indemnización dispone que salvo otra indemnización pactada expresamente en el correspondiente contrato, «la paralización del vehículo por causas no imputables al transportista, incluidas las operaciones de carga y descarga, dará lugar a una indemnización en cuantía equivalente al salario mínimo interprofesional/día multiplicado por 1,2 por cada hora o fracción de paralización, sin que se tengan en cuenta a tal efecto las dos primeras horas de paralización ni se computen más de 10 horas diarias por este concepto». Asimismo, «cuando la paralización del vehículo fuese superior a dos días, las horas que, a tenor de lo anteriormente señalado, hayan de computarse a tal efecto en el tercer día y siguientes serán indemnizadas en cuantía equivalente a la anteriormente señalada, incrementada en un 50 por 100».

<sup>650</sup> No confundir esta empresa con el cargador o remitente que establece la LOTT –persona, física o jurídica, que, ya sea directamente o como intermediario de transporte, solicita la realización del transporte en nombre propio y frente a la cual el porteador asume, en virtud del contrato, la obligación de efectuarlo– el cual a su vez se entiende que es el expedidor en virtud del ADR sino que, a estos efectos, la empresa cargadora a tenor de la LOTT, se considera a cualquier empresa que carga las mercancías peligrosas en bultos, pequeños contenedores o cisternas portátiles en o sobre un vehículo o contenedor o bien, carga un contenedor, un contenedor para granel, un Contenedor de Gas con Elementos Múltiples (CGEM), un contenedor cisterna o una cisterna portátil sobre un vehículo. En esta misma línea, también ha de subrayarse la figura del cargador de cisternas o llenador, el cual, se trata de toda aquella empresa que introduce las mercancías peligrosas en una cisterna (vehículo cisterna, cisterna desmontable, cisterna portátil, contenedor cisterna) o en un vehículo batería o CGEM, o en un vehículo, gran contenedor o pequeño contenedor para mercancía a granel.

puedan llevar a cabo con la máxima seguridad y diligencia. En este sentido, por ejemplo, el uso de equipos de trabajo (paletas, carretillas elevadoras) así como la pertinente señalización para determinar las zonas de carga y descarga en los puntos de recogida y entrega de mercancías peligrosas, resultan fundamentales para la seguridad y salud de los sujetos responsables de estas operaciones.

Así pues, la actividad principal del transporte por carretera, es decir la del transporte efectivo de las mercancías peligrosas por carretera va emparejada con las actividades auxiliares y complementarias. Tal y como se ha afirmado, a efectos prácticos, la actividad auxiliar con más relevancia en este campo es la carga y descarga de las mercancías en los vehículos; según el Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo las actividades de carga y descarga de las mercancías peligrosas en los vehículos, están consideradas como operaciones de transporte. Tanto es así, que la misma norma básica que regula el transporte de mercancías peligrosas en nuestro país, dedica un capítulo específico (capítulo V, arts. 24-29) a las operaciones de carga y descarga, señalando una parte las normas generales a seguir para este tipo de operaciones y, por otra, las normas especiales para la carga y descarga de los vehículos cisternas (cisternas fijas o desmontables, cisternas portátiles, contenedores cisternas y cajas móviles cisternas); como se detallará más adelante, en esta clase de operaciones por sus características los métodos de trabajo son distintos de los generales. Razonablemente, este capítulo específico de la presente norma, es el que más interesa a las empresas<sup>651</sup> cargadoras y, por extensión aquellas empresas que cargan cisternas (conocido bajo la figura de llenador) o descargadoras, ya que, recoge las normas a seguir durante la carga y descarga de los vehículos destinados a este tipo de transportes.

#### 8.1.4.1. Consideraciones para las empresas cargadoras o descargadoras de mercancías peligrosas. Prevención de riesgos en las instalaciones de carga y descarga: los lugares de trabajo.

Como se ha podido comprobar hasta ahora, todas aquellas empresas que almacenen, realicen tareas de ruptura de cargas, carguen o descarguen mercancías peligrosas, deben contar con unas instalaciones debidamente acondicionadas en atención a los tipos de sustancias peligrosas que manejen y manipulen durante estas operaciones.

Entre los riesgos más comunes a los que se enfrenta el personal encargado<sup>652</sup> de las operaciones de carga y descarga de mercancías, en general, se

---

<sup>651</sup> Para una aproximación a sus obligaciones y el establecimiento de unas recomendaciones a título orientativo para una mejor gestión de estas operaciones, interesa adicionar: FEIQUE, "Guía de Carga y Descarga para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera" realizado por la Federación Empresarial de la Industria Química Española, 2007.

<sup>652</sup> Reiterando en la misma idea anteriormente mencionada, en unos casos puntuales será el propio conductor quien deba realizar las funciones correspondientes a la carga y descarga de

encuentran los resbalones, caídas, choques o golpes contra objetos. Es por esta razón, que el titular de estas empresas cargadoras o descargadoras de esta clase de mercancías, debe considerar estas situaciones en el momento de realizar el diseño y las características constructivas de los lugares de trabajo, así como adecuarlos para facilitar el control de las situaciones de emergencia, en especial en caso de incendio, y posibilitar, cuando sea necesario, la rápida y segura evacuación de los trabajadores.

A la luz de estas consideraciones, como todo sector de actividad, para la concepción de estas instalaciones en las que se llevan a cabo actividades con sustancias peligrosas y adoptar unos métodos de trabajo seguros, se toma como referencia básica las disposiciones mínimas de seguridad y salud en los lugares de trabajo establecidas en el Real Decreto 486/1997, de 14 de abril<sup>653</sup>. En esta perspectiva es digno mencionar si según la presente norma, los camiones se consideran centros de trabajo. La normativa de seguridad y salud en los lugares de trabajo expone en su artículo 1 que no se aplicará la misma a *«los medios de transporte utilizados fuera de la empresa o centro de trabajo, así como a los lugares de trabajo situados dentro de los medios de transporte»*. De este modo, esta exclusión que hace el Real Decreto 486/1997 lo es sólo a efectos de aplicación de la misma debido a la especialidad de los medios de transporte como lugar de trabajo ya que, en general, según el ET se considera como centro de trabajo, a toda aquella unidad productiva dada de alta como tal ante la autoridad laboral (art. 1.5 ET). Por su parte, en términos de aplicación de la LPRL, cabe precisar que se aplica en general sin excluir ningún centro de trabajo cualquiera que sea su actividad, eso sí siempre y cuando, *«cuente con trabajadores u otras personas que presten trabajo asalariado por cuenta ajena, asimilables al concepto de trabajador»*. En definitiva, para considerar si los medios de transporte cumplen con las disposiciones de la LPRL ha de observarse la existencia de trabajadores por cuenta ajena en dichos medios.

De todos modos, el Real Decreto 486/1997 sin duda alguna, al hablar de la concepción de los locales en los que se emplean mercancías peligrosas y que pueden provocar accidentes a los sujetos que participan en el sector, destaca desde una dimensión preventiva. El contenido establecido en la misma, resulta básica puesto que establece una serie de medidas a los titulares de los establecimientos destinadas a garantizar la seguridad y salud en los lugares de trabajo. Como premisa fundamental, es obligación del empresario (a tenor de su art. 3) adoptar las medidas necesarias para que la utilización de los lugares de trabajo no origine riesgos para la seguridad y salud de los trabajadores o, si ello no fuera posible, para que tales riesgos se reduzcan al mínimo. Desde esta perspectiva, también se toman como referencia aspectos como el orden, limpieza y mantenimiento, señalización, instalaciones de servicio o protección,

---

las mercancías peligrosas, contando en cada caso con su ayudante y, en otros –en la gran mayoría de ocasiones–, aquel personal que designe para ello la empresa cargadora o descargadora.

<sup>653</sup> Publicado en el BOE 23 abril 1997. Su razón de ser estriba en la transposición por parte de España de la Directiva europea 92/58/CEE de 24 de junio de 1992, por la cual se establece las disposiciones mínimas en materia de señalización de seguridad y salud en el trabajo (DOL 26 agosto 1992).

condiciones ambientales, iluminación, servicios higiénicos y locales de descanso, y material y locales de primeros auxilios.

De cara a evitar la aparición de los riesgos durante estas operaciones de carga y descarga, la citada norma dispone en torno a los suelos, aberturas y desniveles la obligatoriedad por parte del empresario de que se encuentren fijos, estables y no resbaladizos sin pendientes peligrosas. Se trata de evitar las caídas a distinto nivel<sup>654</sup> del personal responsable de las operaciones de carga y descarga, protegiendo debidamente los desniveles y aberturas con barandillas u otros sistemas de protección de seguridad. Sin embargo, en general, esta clase de caídas son producto de imprudencias del personal responsable de estas operaciones, imprudencias que el empresario debe prever en el momento de realizar la evaluación de los riesgos laboral, siempre que no sean temerarias (art. 15.4, LPRL); tránsito por zonas elevadas del vehículo (cisternas) sin utilizar los agarraderos existentes, caídas al bajar o subir de la cabina del vehículo, sin utilizar los estribos. Con independencia de esto, estas caídas pueden provocar al personal responsable, lesiones principalmente en extremidades inferiores, tales como esguinces, luxaciones o fracturas de diversa consideración<sup>655</sup>. En conjunción a estas caídas, también se encuentran las denominadas como «*al mismo nivel*».

Así, de este modo para evitar este tipo de caídas como pueden ser debidas a resbalones o tropiezos, el establecimiento debe disponer de pavimentos de rampas y las escaleras deben estar fabricadas con materiales no resbaladizos o antideslizantes. A ello ha de agregarse también la disposición en las instalaciones a llevar a cabo estas tareas, de la suficiente iluminación, además de que deben encontrarse ordenadas y limpias, sin objetos en el suelo ni sustancias derramadas –sobre todo en las zonas de tránsito y de carga–.

Al margen de estas características, dada la actividad objeto de la presente investigación, en el interior de estos establecimientos o locales, existe circulación de vehículos de grandes dimensiones. Por este mismo motivo, con el objetivo de evitar atropellos del personal responsable de tales operaciones, aparte de que el trazado de las vías de circulación deba estar claramente señalizado –límites de velocidad de circulación en estas áreas y señales que indiquen la prohibición de fumar<sup>656</sup>–, el número, situación, dimensiones y condiciones constructivas de las vías de circulación de personas o de materiales deberán adecuarse al número potencial de usuarios y a las características de la actividad y del lugar de trabajo. Producto de la importancia que tiene la señalización para la prevención de riesgos laborales, entre el conjunto del ordenamiento jurídico nacional, existe el Real Decreto 485/1997, de 14 de abril, por medio del cual se establece las disposiciones mínimas en materia de señalización de seguridad y salud en el trabajo<sup>657</sup>. En virtud del

<sup>654</sup> Se entienden aquellas a las que el conductor cae de un sitio más alto a otro situado más abajo.

<sup>655</sup> INSHT, “*Guía Práctica de Riesgos y Medidas Preventivas para Autónomos en el Sector del Transporte de Mercancías Peligrosas por carretera*”, Ministerio de Fomento, Madrid, pág. 18.

<sup>656</sup> Esta señal reviste una alta importancia y debe estar terminantemente prohibido, máxime por las mercancías manipuladas que son altamente volátiles y explosivas.

<sup>657</sup> BOE 23 abril 1997. Precisamente, en virtud del presente RD, desde el INSHT se llevó a cabo la «*Guía técnica para la señalización de seguridad y salud en el trabajo*».

mismo, conviene precisar el contenido establecido en el artículo 9 del mencionado Real Decreto 374/2001, de 6 de abril<sup>658</sup> ya que, conforme a la presencia de agentes químicos en el lugar de trabajo, la señalización de los recipientes y conducciones utilizados para los agentes químicos peligrosos debe satisfacer los requisitos establecidos particularmente en el apartado 4 del anexo VII<sup>659</sup> de dicha norma. A tenor de esta última norma, cuando la señalización no sea obligatoria, el empresario deberá velar para que la naturaleza y los peligros del contenido de los recipientes y conducciones sean claramente reconocibles.

Específicamente a través del Real Decreto 485/1997, de 14 de abril, se lleva a cabo en su anexo I las disposiciones mínimas de carácter general para la seguridad y salud alrededor de la señalización en el lugar de trabajo. Concretando más, en torno a las vías de circulación siempre que sea necesario para la protección de los trabajadores señala que éstas *«deberán estar delimitadas con claridad mediante franjas continuas de un color bien visible, preferentemente blanco o amarillo, teniendo en cuenta el color del suelo. La delimitación deberá respetar las necesarias distancias de seguridad entre vehículos y objetos próximos, y entre peatones y vehículos»* (anexo VII, apartado 3.1). De igual forma, para la carga y descarga, y respecto de las rampas de carga según establece el mencionado Real Decreto 486/1997, el empresario debe tener en cuenta la dimensión de las cargas peligrosas transportadas y que dispongan de la anchura mínima. En definitiva, todos estos condicionantes refuerzan las pautas de actuación del personal responsable de estas operaciones en aras a la mejora de su seguridad y salud.

<sup>658</sup> Para la protección de la seguridad y salud de los trabajadores contra los riesgos relacionados con los agentes químicos durante el trabajo. BOE 1 mayo 2001.

<sup>659</sup> En concreto, se establecen las disposiciones relativas a las tuberías, recipientes y áreas de almacenamiento de sustancias y preparados peligrosos. De modo que, los recipientes y tuberías visibles que contengan o puedan contener productos a los que sea de aplicación la normativa sobre comercialización de sustancias o preparados peligrosos deberán ser etiquetados según lo dispuesto en la misma. Se podrán exceptuar los recipientes utilizados durante corto tiempo y aquellos cuyo contenido cambie a menudo, siempre que se tomen medidas alternativas adecuadas, fundamentalmente de formación e información, que garanticen un nivel de protección equivalente. Las etiquetas se pegarán, fijarán o pintarán en sitios visibles de los recipientes o tuberías. Las características intrínsecas y condiciones de utilización de las etiquetas deberán ajustarse, cuando proceda, a lo dispuesto para los paneles en los apdos. 1.3 y 2 del anexo III. La información de la etiqueta podrá complementarse con otros datos, tales como el nombre o fórmula de la sustancia o preparado peligroso o detalles adicionales sobre el riesgo. Referente al etiquetado, directamente con nuestra materia, precisa cómo *«el etiquetado podrá ser sustituido por las señales de advertencia contempladas en el anexo III, con el mismo pictograma o símbolo; en el caso del transporte de recipientes dentro del lugar de trabajo, podrá sustituirse o complementarse por señales en forma de panel de uso reconocido, en el ámbito comunitario, para el transporte de sustancias o preparados peligrosos»*. Finalmente, en torno a las zonas, locales o recintos utilizados para almacenar cantidades importantes de sustancias o preparados peligrosos deberán identificarse mediante la señal de advertencia apropiada, de entre las indicadas en el anexo III, o mediante la etiqueta que corresponda, de acuerdo con la normativa mencionada en el apdo. 4.1, colocadas, según el caso, cerca del lugar de almacenamiento o en la puerta de acceso al mismo. Ello no será necesario cuando las etiquetas de los distintos embalajes y recipientes, habida cuenta de su tamaño, hagan posible por sí mismas dicha identificación. El almacenamiento de diversas sustancias o preparados peligrosos puede indicarse mediante la señal de advertencia *«peligro en general»*.



En cuanto a las medidas previstas para evitar incendios<sup>660</sup> y explosiones<sup>661</sup>, conviene precisar al igual que durante la conducción, la absoluta prohibición del consumo de cigarrillos durante la manipulación de las mercancías peligrosas, puesto que una colilla mal apagada puede ser el detonante de un incendio o de una explosión. Ello es motivo de una falta muy grave en virtud del artículo 140.25.17: «*incumplir durante las operaciones de carga o descarga la prohibición de fumar en el curso de las manipulaciones, en las proximidades de los bultos colocados en espera de manipular, en la proximidad de los vehículos parados y en el interior de los mismos*»; siendo el responsable de este incumplimiento según el caso, el cargador o descargador de mercancías peligrosas.

Además, aparte de estos requerimientos mencionados en las instalaciones en las que se lleven a cabo las operaciones de carga y descarga, se añade también la necesidad de que dispongan de áreas de estacionamiento apropiadas para el normal desarrollo de su actividad. En esta línea, en caso de ser necesaria la vigilancia de los vehículos, ésta se adaptará a las condiciones señaladas en el ADR; el personal de vigilancia de los mismos deberá recibir una formación adecuada acerca de los riesgos en estos estacionamientos y de cómo actuar en caso de incidencias (art. 29.2, RD 551/2006).

No hay duda al afirmar que la amplia gama de condicionantes trasladables a los titulares de estos establecimientos, sirven de asidero para la seguridad y salud de los sujetos responsables de la carga y descarga los cuales se encuentran expuestos a numerosos riesgos laborales, así como para el establecimiento de las medidas concretas en supuestos de emergencia (art. 20, LPRL) y de riesgo grave e inminente (art. 21, LPRL) como consecuencia de la presencia de sustancias peligrosas en los mismos que puedan entrometer la protección de las personas, bienes y medio ambiente. Precisamente por esta razón, puesto que en el supuesto hipotético de que se produzcan accidentes durante estas operaciones, las consecuencias pueden ser altamente nocivas para las personas responsables de tales operaciones así como para el medio ambiente, previamente con el fin de que no se lleguen a materializar estas

<sup>660</sup> Lógicamente, el uso de cigarrillos durante la manipulación de estas mercancías tan inestables queda totalmente prohibido. Ante la posibilidad real de que ocurran incendios durante el transporte o manipulación de las mercancías peligrosas, ha de llevarse en el vehículo un extintor. Exactamente, deberá llevarse un extintor de tipo polvo ABC (compatible con los incendios que implican sólidos inflamables, líquidos inflamables o sólidos licuables y gases inflamables). Dependiendo de la MMA los extintores serán de diversa categoría. Así aquellos vehículos de MMA hasta 3.500 kg el extintor será de categoría 13A 55B C, y con una carga de 3 kg de MMA hasta 7.000 kg: de categoría 21A 113B C, y carga de 6 kg De MMA hasta 20.000 kg: de categoría 34<sup>a</sup> 144B C, y carga de 9 kg y por último, aquellos vehículos de MMA superior a 20.000 kg deberán llevar dos extintores de tipo 34A 144B C ambos de 9 kg de carga. “*Guía Práctica de Riesgos y Medidas Preventivas para Autónomos en el Sector del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera*”, Ministerio de Fomento, INSHT, pág. 35.

<sup>661</sup> Haciendo acopio del conjunto de notas técnicas preventivas desarrolladas desde el INSHT, se encuentran respecto a las explosiones: la NTP 293: “*Explosiones BLEVE (I): evaluación de la radiación térmica*” y; la NTP 294: “*Explosiones BLEVE (II): medidas preventivas*”. BLEVE, es el acrónimo inglés de “*boiling liquid expanding vapour explosion*” (explosión de vapores que se expanden al hervir el líquido). Este tipo de explosión ocurre en tanques que almacenan gases licuados a presión y sobrecalentados, en los que por ruptura o fuga del tanque, el líquido del interior entra en ebullición y se incorpora masivamente al vapor en expansión.

consecuencias, las empresas deben establecer un plan de emergencia y adoptar las medidas necesarias para que en caso de riesgo grave e inminente, el trabajador pueda ejercer el derecho de abandonar inmediatamente su puesto de trabajo. En síntesis, el cumplimiento normativo de todas las partes intervinientes reforzarán la comisión de estas operaciones que si bien, pueden resultar menos llamativas en comparación con la actividad efectiva del transporte de mercancías peligrosas por carretera, por el simple hecho de manejar y manipular mercancías peligrosas, durante estas operaciones de carga y descarga se derivan un importante número de riesgos laborales para la seguridad y la salud de los trabajadores.

#### 8.1.4.2. Sujetos responsables de acometer las operaciones de carga de mercancías peligrosas y de descargas de éstas de los vehículos acondicionados.

Como se ha afirmado, en la práctica habitual los responsables de llevar a cabo estas operaciones son aquellos trabajadores que dependen de las empresas cargadoras o descargadoras. A tenor del contenido de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre<sup>662</sup> los sujetos obligados a realizar tales operaciones corresponden respectivamente, al cargador y al destinatario, salvo que expresamente se asuman estas operaciones por el porteador o transportista antes de la efectiva presentación del vehículo para su carga o descarga; igual régimen será de aplicación respecto de la estiba<sup>663</sup> y desestiba de las mercancías (art. 20, LCTTM).

Como puede observarse, en determinadas situaciones puede pactarse previamente la responsabilidad del porteador en estas operaciones y, por tanto, trasladarse la realización de estas tareas a sus propios trabajadores (conductores y ayudantes en su caso) o bien, al transportista autónomo o TRADE quien a la par de realizar el transporte por carretera también tenga que realizar estas operaciones de carga y descarga. En todo caso, ha de tenerse en cuenta, la responsabilidad del transportista en aquellas operaciones para la descarga de combustibles exclusivamente utilizados para usos domésticos ya que, salvo pacto en contrario le corresponderá la descarga de estos combustibles –destinados al calentamiento de agua sanitaria, calefacción y cocinas, de acuerdo con lo establecido en el artículo 27 del RD 551/2006, de 5 de mayo– (apdo. 10.3 de las CGC<sup>664</sup>). A este interés, conviene hacer una puntualización para estos conductores en aquellas actividades a realizar cuando se traten de servicios de transporte de carga fraccionada, puesto que se encuentran limitadas merced al artículo 22.5 de la LOTT. Así, para aquellos vehículos cuya conducción se requiera el permiso de la clase “C+E<sup>665</sup>” siempre

---

<sup>662</sup> Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías. LCTTM. BOE 12 noviembre 2009.

<sup>663</sup> Una eficaz estiba de las mercancías en el interior del vehículo resulta crucial puesto que en caso de no encontrarse las mercancías peligrosas bien sujetas puede provocar una inestabilidad en el vehículo con el consiguiente vuelco en la carretera.

<sup>664</sup> Es decir, la Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, por la que se aprueban las Condiciones Generales de Contratación de los transportes de mercancías por carretera. BOE 5 septiembre 2012.

<sup>665</sup> De acuerdo con el Reglamento General de Conductores (RD 818/2009, de 8 de mayo), se trata de aquel que se exige una edad mínima de 21 y años (además de disponer del permiso C en vigor) para la conducción de conjunto de vehículos acoplados compuesto por un vehículo

y cuando así lo señale en un informe previo el Comité Nacional de Transporte por Carretera y del Consejo Nacional de Transportes Terrestres, cuando existan motivos de seguridad en relación con la participación activa en la realización de operaciones de carga, estiba, desestiba y descarga por parte de los conductores de estos vehículos, podrán establecerse limitaciones en la participación activa por parte del conductor en estas operaciones de carga y descarga.

Precisamente, concerniente a la figura del ayudante ha de señalarse nuevamente en caso de que acompañe al conductor las competencias de las que dispone, puesto que entre sus actuaciones se encuentran las de ayudar al conductor con la finalidad de realizar o asistirle en las maniobras de carga y descarga; en caso de que la operación de transporte haga necesaria la intervención de un ayudante, éste tendrá que haber recibido la formación necesaria por parte de la empresa por la que actúa, (art. 6, RD 551/2006). En concurrencia con esta figura se manifiesta también el II Acuerdo General para las empresas de transporte dado que, entre las distintas categorías profesionales que recoge, existe la de ayudante o mozo especializado, por la cual, la persona bajo esta figura, tiene adquirida una larga práctica en la carga y la descarga de vehículos y movimiento y clasificación de mercancías, realizándolos con rapidez y aprovechamiento de espacio y seguridad y cuando forme parte de la dotación de un vehículo ayudará al conductor en todas las incidencias que puedan originarse durante el servicio, encargándose de la carga y descarga de éstas. Para estas tareas, se valdrá previa preparación necesaria, del manejo de los aparatos elevadores, grúas y demás maquinaria para carga y descarga de vehículos en almacén o agencia y movimiento de mercancías en éstos. En suma, a esta figura resulta fundamental puesto que en caso de que la empresa de transporte requiera de sus servicios, podrá encomendársele que asuma la responsabilidad y el control de las cargas y/o descargas de vehículos.

De cualquier forma, resulta crucial la cualificación y la formación de este personal con el fin de que sea apto para utilizar correctamente los sistemas de seguridad, los extintores y los distintos equipos de protección personal que cuenten para las operaciones de carga y descarga.

Puesto que son responsables de estas operaciones, este personal deberá mantener al personal ajeno a las operaciones de carga y descarga apartado del lugar donde se realizan e impedir cualquier trabajo incompatible con la seguridad de la operación en las inmediaciones. A todo ello, se une el hecho de que el vehículo deba encontrarse inmovilizado durante estas operaciones (con el freno de mano y en su caso junto con calzos de sujeción) y que el personal ajeno a la carga y descarga deba mantenerse alejado de las inmediaciones en que se realicen estas operaciones.

Desde esta perspectiva, para los servicios de transporte de carga completa en los que las operaciones de carga y descarga se realizan por el personal incluido en la concepción de cargador-descargador compuesto por aquellas

---

automóvil de los que autoriza a conducir el permiso C y un remolque cuya MMA autorizada exceda de 750 kg.

personas físicas o jurídicas cuya responsabilidad se realiza la carga y descarga de las mercancías peligrosas, según indica el Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo, deben conocer bajo su responsabilidad las características de peligrosidad de la mercancía, el funcionamiento de las instalaciones –que como anteriormente se ha mencionado ha de contar con un organización pertinente y con los medios necesarios– los sistemas de seguridad y contra incendios y, los equipos de protección personal requeridos en la instalación y su utilización.

No existen dudas al afirmar que la totalidad de obligaciones y responsabilidades en las operaciones de carga y descarga recaen en el cargador-descargador, sin embargo, el conductor profesional, siempre que no se encuentre en la obligación de realizar la carga y descarga de las mercancías peligrosas que como se ha mencionado anteriormente se materializa en los servicios de transporte de carga completa, también se encuentra en la obligación de presentar previamente al cargador los documentos (art. 26, RD 551/2006) referentes al certificado de aprobación que autorice a la unidad de transporte a realizar el transporte de la mercancía peligrosa en los casos en que el ADR lo disponga, como al certificado de formación o autorización especial del conductor en los casos en que el ADR lo disponga. De modo que son obligaciones por parte del conductor de documentar al cargador, a la que se le une también la necesidad de informarle, en el supuesto de que la carga en común proceda de diferentes cargadores, acerca de cuáles han sido las mercancías cargadas con anterioridad a través de la presentación de la oportuna carta de porte. Así pues, de esta forma el cargador se asegura que el transportista cumple las legalidades pertinentes para la eficacia y seguridad concernientes a la carga de las mercancías peligrosas, como también el descargador que deberá igualmente comprobar los aspectos que afecten a la seguridad en las operaciones de descarga.

#### 8.1.4.3. Normas generales y específicas establecidas para las operaciones de carga y descarga.

En línea directa con lo anteriormente mencionado y las obligaciones del conductor durante las operaciones de carga, cabe afirmar que esta exigencia y las restantes relativas al conjunto de las normas a seguir durante estas operaciones, vienen establecidas en virtud del Real Decreto 551/2006 (arts. 24-36) por medio del cual, se señalan las distintas obligaciones y responsabilidades de los sujetos intervinientes en estas operaciones tan importantes para la actividad del transporte de mercancías peligrosas por carretera. Estructuralmente, la norma realiza una división entre las normas generales para la carga y descarga desde los vehículos y las normas especiales de estas operaciones para las cisternas.

En torno a estas normas generales, concretamente, para cada cargamento de estas mercancías, previamente al inicio de la carga, el cargador ha de realizar una serie de comprobaciones en atención al cumplimiento reglamentario de cada uno de los epígrafes que figuran en el anexo II<sup>666</sup> del Real Decreto

---

<sup>666</sup> Relación de comprobaciones para carga de mercancías peligrosas (sólo se comprobarán los epígrafes aplicables en cada caso): 1. Documentación: autorización especial del conductor; certificado ADR si el vehículo debe llevarlo; documento de limpieza (exigible para la carga). 2.

551/2006, de 5 de mayo; dado que sería el responsable de que ocurriera un accidente durante las mismas por no realizar las comprobaciones debe ser consciente de todas ellas y cumplirlas tajantemente. Además, también concerniente al cargador, éste debe respetar antes de la salida del vehículo de la planta cargadora las prohibiciones tanto de embalaje como de carga en común de las mercancías peligrosas, como también, las limitaciones de carga y condiciones de transporte prescritas en el ADR (art. 28, RD 551/2006).

A estos efectos, el cargador no podrá iniciar la carga de un vehículo si no cumple con los requisitos reglamentarios de los epígrafes incluidos en los apartados de «documentación», «estado del equipamiento del vehículo» y «comprobaciones previas a la carga» el cargador no iniciará la carga. Asimismo, para asegurar y evitar poner en peligro la carga transportada por el vehículo en la carretera, una vez realizada la carga de las mercancías peligrosas, en el supuesto de que no se realicen los controles pertinentes a los epígrafes contenidos en el subapartado: «controles después de la carga» no se permitirá la salida del mismo. A su vez, el descargador deberá igualmente comprobar los aspectos que afecten a la seguridad en las operaciones de descarga.

De cualquier forma, tanto éste como el cargador, merced al artículo 29 del Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo, tras haber realizado las operaciones de carga o descarga, deben realizar una inspección visual en las instalaciones con el objetivo de detectar posibles anomalías traducidas en vertidos anteriormente no presentes (en este caso deberá proceder a su correcta limpieza), mangueras conectadas, defectos en la estiba de vehículos, etc.

Ligada a esta relación de comprobaciones para la carga de mercancías peligrosas que se establecen en el anexo II, la mencionada Guía<sup>667</sup> en la que

---

Estado de equipamiento del vehículo: extintor/es; calzo/s; linterna/s; triángulos reflectantes de señalización; herramientas; vestimenta/s reflectante/s; equipo de protección personal, incluido en las instrucciones escritas. 3. Comprobaciones previas a la carga: comprobación ocular del buen estado del vehículo y sus equipos; inmovilización del vehículo; toma de tierra conectada, en caso de ser necesaria; existencia en la estación de carga de los equipos de seguridad pertinentes; ausencia de trabajo incompatible con la seguridad en las inmediaciones del lugar de carga; cálculo del grado de llenado y de la carga máxima correspondiente en cisternas; existencia de carga residual en cisternas; atmósfera interior adecuada en cisternas; motor parado. 4. Comprobaciones durante la carga; conductor fuera de la cabina; ausencia de fugas y derrames; prohibición de fumar; velocidad de llenado adecuada en cisternas (si procede); brazos de carga o manguera sin tensiones; no se excede el grado máximo de llenado en cisternas. 5. Controles después de la carga: bocas de carga cerradas; ausencia de fugas y derrames: a) Pesada diferencial; control de la cantidad cargada; peso a la salida; peso a la entrada y; neto cargado. b) Pesado gases Clase 2: peso teórico en vacío; peso a la entrada; carga residual; carga admisible máxima según grado llenado; carga residual y; peso neto máximo a cargar. c) Otros sistemas de control: peso en báscula; vehículo en báscula; indicador nivel de depósito; indicador nivel de cisterna; cruceta vacío o varilla nivel; contador volumétrico e; inspección nivel fijo cisterna. 6. Otros: comprobación presión, si procede; colocación de etiquetas de peligro; paneles de color naranja con numeración adecuada; descarga de sobrantes de mercancía, si existe; comprobación ocular final del estado del equipo de servicio de la cisterna; carta de porte de mercancías peligrosas, y por último; instrucciones escritas para el conductor.

<sup>667</sup> FEIQUE, «Guía de Carga y Descarga para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera» realizado por la Federación Empresarial de la Industria Química Española, 2007, pág. 3.

se recogen recomendaciones e instrucciones para estas empresas, señala que pese a que la reglamentación española no exige cumplimentar, firmar, y guardar copia en papel de dicha relación de comprobaciones, « (...) se recomienda a las empresas de FEIQUE que el conductor del vehículo que carga las MMPP, en nombre de la empresa transportista, firme dicho documento. Ello supone un elemento de control y de mejora de la seguridad para este tipo de operaciones».

Seguidamente, como se ha detallado anteriormente, el Real Decreto 551/2006, de 5 mayo, en sus artículos 30 a 35 lleva a cabo una regulación específica para la carga y descarga de vehículos cisternas<sup>668</sup>, cisternas desmontables<sup>669</sup>, contenedores cisterna<sup>670</sup>, cisternas portátiles<sup>671</sup> y cajas móviles cisternas<sup>672</sup>, que transporten mercancías peligrosas por carretera. En este sentido, teniendo en cuenta que la mencionada norma española realiza la transposición del contenido aplicable al ADR, conviene realizar una aclaración en cuanto al concepto de cisterna que establece el Acuerdo Europeo que lo considera a un depósito, incluidos sus equipos de servicio y de estructura, puesto que en los supuestos en que nombra únicamente la palabra «cisterna», engloba los contenedores cisterna, las cisternas portátiles, las cisternas desmontables y las cisternas fijas, así como las cisternas que constituyen elementos de vehículos batería o de CGEM.

Evidentemente, las instalaciones de carga o descarga de cisternas, los procedimientos de carga y descarga, los controles a realizar y la documentación a presentar, difieren sensiblemente respecto de las normas generales anteriormente detalladas, debido a las características específicas de esta clase de vehículos de transporte de mercancías peligrosas por carretera. En efecto y, dada la alta peligrosidad durante la carga y descarga de estos

<sup>668</sup> Se consideran como tales, según el Acuerdo europeo relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR. BOE 11 julio 2011): aquellos vehículos construidos para transportar líquidos, gases o materias pulverulentas y granulares y que comprende una o varias cisternas fijas. Además del vehículo propiamente dicho o los elementos de vehículo portador, un vehículo cisterna tiene uno o varios depósitos, sus equipos y las piezas de unión al vehículo o a los elementos de vehículo portador (ADR). Además, en cuanto al concepto de cisterna, el ADR lo considera a un depósito, incluidos sus equipos de servicio y de estructura. En esta línea, conviene aclarar que en el momento en que el ADR nombra únicamente la palabra «cisterna», engloba los contenedores cisterna, las cisternas portátiles, las cisternas desmontables y las cisternas fijas, así como las cisternas que constituyen elementos de vehículos batería o de CGEM.

<sup>669</sup> Es decir, aquellas cisternas con una capacidad superior a 450 litros, distinta de las cisternas fijas, las cisternas portátiles, y los contenedores cisterna y los elementos de vehículo batería o de (conocido por las siglas CGEM), que no ha sido concebida para el transporte de mercancías sin operaciones intermedias de carga y descarga y que, normalmente, no puede manipularse más que cuando está vacía.

<sup>670</sup> Un elemento de transporte que responde a la definición de contenedor y que comprende un depósito y sus equipos, incluidos los equipos que permiten los desplazamientos del contenedor cisterna sin cambio notable de asiento, utilizado para el transporte de materias gaseosas, líquidas, pulverulenta so granulares y con una capacidad, superior a 0,45 m<sup>3</sup> (450 litros), cuando se utiliza para el transporte de gases según en 2.2.2.1.1. (ADR).

<sup>671</sup> Una cisterna multimodal según las definiciones del capítulo 6.7 o del Código IMDG, indicada por una instrucción de transporte como cisterna portátil (código T) en la columna (10) de la tabla A del capítulo 3.2, y que tiene, cuando se utiliza para el transporte de gases según se define en 2.2.2.1.1, una capacidad superior a 450 litros (ADR).

<sup>672</sup> Según señala el ADR, debe ser considerado como un contenedor cisterna.

vehículos cisterna<sup>673</sup>, mediante el Real Decreto 340/2010, de 19 de marzo<sup>674</sup> se establecen las condiciones mínimas que deben reunir las instalaciones de lavado interior o desgasificación y despresurización, así como las de reparación y modificación, de cisternas de mercancías peligrosas. En virtud de esta norma, se establecen los supuestos obligatorios de lavado, desgasificación y despresurización de cisternas peligrosas.

En un primer orden de cosas, el lavado interior de las cisternas de mercancías peligrosas debe hacerse en los siguientes supuestos: previamente a una inspección periódica, intermedia o excepcional, o no periódica según la reglamentación vigente; cuando haya un cambio de producto incompatible con el anteriormente transportado o bien; con anterioridad a una reparación o modificación de la cisterna, siempre que afecte a la envolvente de ésta.

Por contra, la desgasificación y despresurización se realizará, con carácter previo, en aquellas cisternas de clase 2<sup>675</sup> que necesitan ser sometidas a una reparación o modificación, así como a su lavado interior. En hilo a este parecer, ha de resaltarse de modo preventivo para la seguridad y salud del personal encargado de llevar a cabo las operaciones de lavado, el hecho de que por medio del órgano competente de la Comunidad Autónoma se puede eximir del lavado a aquellas cisternas que hayan contenido productos que por sus características químicas hagan este tipo de actuación muy difícil sin grave riesgo para el personal encargado de efectuarla o para el medio ambiente en el caso de las inspecciones intermedias.

De todas formas, los titulares de estas instalaciones, en virtud del artículo 5 del Real Decreto 340/2010, de 19 de marzo, antes de realizar su apertura o bien, por delegación de un representante legal del mismo, deben presentar ante el órgano competente de la Comunidad Autónoma donde radiquen las instalaciones, una declaración responsable en la que declare que cumple los requisitos que se exigen por este Real Decreto, que dispone de la documentación que así lo acredita, que se compromete a mantenerlos durante la vigencia de la actividad y que se responsabiliza de que la ejecución de los trabajos se efectúa de acuerdo con las normas y requisitos que se establecen en este Real Decreto. Producto de esta importancia para el personal responsable de estas operaciones en la empresa en cuestión, en caso contrario, esto es que el titular no presente la declaración, o sea inexacta o sus datos no se ajusten a la realidad, la Administración competente puede dictar resolución –que ha de ser motivada y previa audiencia del interesado–, declarando la imposibilidad de seguir ejerciendo la actividad y, si procede, la inhabilitación temporal para el ejercicio de la actividad (art. 5.6, RD 948/2003 tras el nuevo contenido del RD 340/2010).

---

<sup>673</sup> Los cuales, a modo de recordatorio, son aquéllos vehículos destinados al transporte a granel de líquidos o gases licuados.

<sup>674</sup> Por el que se modifica el RD 948/2003, de 18 de julio, por el que se establecen las condiciones mínimas que deben reunir las instalaciones de lavado interior o desgasificación y despresurización, así como las de reparación y modificación, de cisternas de mercancías peligrosas. BOE 7 abril 2010.

<sup>675</sup> Amén del RD 948/2003, de 18 de julio, la expresión desgasificación y despresurización de cisternas se entenderá referida exclusivamente a las cisternas de clase 2.

Asimismo, de modo particular, de entre los distintos riesgos existentes, basta reseñar cómo desde el INSHT existen dos notas técnicas preventivas que hablan específicamente de la generación de electricidad estática que se puede producir durante estas operaciones en las cisternas [NTP 374: “*Electricidad estática: carga y descarga de camiones cisterna (I)*” y la NTP 375: “*Electricidad estática: carga y descarga de camiones cisterna (II)*”]. A tenor de las mismas se demuestra la peligrosidad inherente durante la carga de esta clase de vehículos, puesto que una descarga electrostática es capaz de causar una ignición, siempre y cuando la energía liberada sea mayor que la energía mínima de ignición de la mezcla combustible presente en ese momento.

Desde idéntico prisma, según la norma por la que se traspone el contenido del ADR al ordenamiento jurídico español, es decir, el Real Decreto 551/2006, en su artículo 30 y conforme al Real Decreto 722/1982, de 5 marzo<sup>676</sup>, respecto a las instalaciones dispone lo siguiente: «*las instalaciones de llenado de cisternas para las que el ADR establece un límite superior para el grado de llenado, dispondrán de un dispositivo de control de la cantidad máxima admisible, de tipo óptico y/o acústico, que garantice las condiciones de seguridad en razón del producto que se transporte u otro sistema de eficacia equivalente aprobado por la autoridad competente, previo informe de un organismo de control autorizado en el que se constate su eficacia y seguridad*». En cambio, «*cuando las disposiciones legales exijan la adecuación de las cisternas fijas o desmontables, cisternas portátiles, contenedores cisternas y cajas móviles cisternas (limpieza interior o exterior, etc.), para efectuar la carga de un producto incompatible con el anteriormente transportado o para el transporte de retorno, las instalaciones de carga o descarga o bien deberán estar provistas de los equipos, dispositivos o productos adecuados para ello, o bien el expedidor informará al transportista de la instalación más cercana donde pudieran realizarse estas operaciones. En ambos casos, las instalaciones de adecuación de las cisternas deberán contar con la debida autorización de la Administración pública competente*».

El transportista, el cargador de cisternas y el expedidor de las mismas están obligados por las previsiones que se recogen en la normativa europea trasladadas al ordenamiento jurídico español a través del Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo. De esta manera, por lo que se refiere a la limpieza de las cisternas, el transportista debe informar al cargador de las mismas de cuál ha sido la última mercancía cargada. Para evitar riesgos de padecer accidentes, cuando así lo disponga el ADR, el cargador de cisternas tiene la obligación de comprobar que la atmósfera interior es la adecuada para realizar la carga. A su vez, deberá exigir el correspondiente certificado de lavado de las cisternas fijas o desmontables, cisternas portátiles, contenedores-cisterna y cajas móviles cisternas, en el que se acredite que están limpias y vacías. Dicho certificado de lavado que será emitido por una empresa autorizada por la Administración

---

<sup>676</sup> Modifica el RD 22-5-1981, sobre carga y descarga de mercancías peligrosas: sistema de control de cantidad máxima admisible. BOE 17 abril 1982. Y a tal efecto dispone que en las instalaciones de carga a granel de aquellas materias con un límite superior para el grado de llenado, será exigible que se disponga de un dispositivo homologado por el Ministerio de Industria y Energía de control de la cantidad máxima admisible, con sistemas de alarma de tipo óptico y/o acústico.



competente de acuerdo con la normativa vigente, no siempre deberá ser requerido por el cargador de cisternas. Así, en el supuesto que las cisternas fijas o desmontables, cisternas portátiles, contenedores-cisterna y cajas móviles cisternas vengan vacíos de descargar una mercancía y vayan a cargar la misma u otra compatible, están exoneradas del cumplimiento de este requisito.

En referencia al grado de llenado de cisternas, el artículo 32 del Real Decreto 551/2006, señala que el cargador deberá calcular la cantidad a cargar –cuyas unidades de medida más apropiadas al sistema de llenado y control de la instalación son las siguientes: litros, kilos, porcentaje de la capacidad, etc.– teniendo en cuenta la MMA del vehículo, el grado de llenado, la capacidad de la cisterna y la carga residual contenida, que deberá ser evaluada.

En el caso de las cisternas fijas o desmontables, cisternas portátiles, contenedores cisternas y cajas móviles cisternas compartimentadas se tendrá en cuenta lo dispuesto en el ADR según el grado de llenado que corresponda a cada materia y recipiente. Desde este mismo prisma, en lo que respecta a las obligaciones concernientes al expedidor, éstas se traducen en las informaciones relativas al grado de llenado de cisternas por parte del cargador. Específicamente, tiene la obligación de indicarle y hacerlo constar en la carta de porte, o en documento anexo, el grado de llenado correspondiente a cada materia y recipiente según el ADR. Además, en todo caso, el expedidor debe proporcionar al cargador-descargador de cisternas las instrucciones específicas para la correcta realización de las operaciones de carga y descarga. Simultáneamente, el cargador-descargador de cisternas tiene la obligación de seguir este procedimiento de carga y descarga de manera estricta. Para la confección de las mencionadas instrucciones, éstas han de ajustarse como mínimo, a los requerimientos establecidos en el Real Decreto y en el ADR, así como se tendrán en cuenta para su elaboración los informes que al respecto sean emitidos por el consejero de seguridad en el ejercicio de sus funciones. De cualquier modo, se cumplirán las siguientes normas (art. 33, RD 551/2006):

- a. Cuando la naturaleza de la materia lo requiera, se derivará a tierra la masa metálica de la cisterna.
- b. Se evitarán desbordamientos o emanaciones peligrosas que pudieran producirse.
- c. Se vigilarán las tensiones mecánicas de las conexiones al ir descendiendo o elevándose la cisterna.
- d. No se emitirán a la atmósfera concentraciones de materias superiores a las admitidas por la legislación correspondiente.
- e. Cada planta tendrá unas instrucciones específicas respecto a otras condiciones de la operación de cada mercancía que se carga o descarga, cuando sean distintas a las normas generales.
- f. El vehículo deberá estar inmovilizado y con el motor parado durante toda la operación de carga o descarga, excepto cuando su funcionamiento sea necesario para realizar tales operaciones. El cargador de cisternas

comprobará, con suficiente garantía, el peso o volumen cargado y el grado de llenado.

Por último, respecto al control final y la documentación legal a presentar una vez realizada la descarga, el conductor profesional comprobará que todos los elementos de llenado, vaciado y seguridad están en las debidas condiciones para iniciar la marcha. Cuando sea necesario, el cargador de cisternas o descargador acondicionará la atmósfera interior de las cisternas fijas o desmontables, cisternas portátiles, contenedores cisternas y cajas móviles cisternas y limpiará externamente el vehículo, las cisternas fijas o desmontables, cisternas portátiles, contenedores cisternas y cajas móviles cisternas de los posibles restos de la mercancía que puedan haberse adherido durante la carga o descarga (art. 34, RD 551/2006).

Mientras, en atención a la documentación después de las descargas, todo vehículo que circule una vez realizada la descarga debe llevar a bordo el mencionado certificado de lavado de cisternas, indicando que se han realizado las operaciones de limpieza reglamentarias. En el caso de que no se haya podido producir la citada limpieza del vehículo se considerará como si estuviese transportando la última mercancía cargada. A estos efectos, las empresas descargadoras modificarán los documentos de transporte, para adecuarlos a la mercancía transportada en todo momento. En el caso de producirse la descarga total de la mercancía, igualmente facilitarán la carta de porte<sup>677</sup> en vacío, siempre y cuando no se haya podido producir la limpieza del recipiente (art. 35, RD 551/2006).

#### 8.1.4.4. Riesgos específicos del personal responsable de acometer operaciones de carga o descarga de mercancías peligrosas.

Durante el desarrollo de la actividad del transporte de mercancías peligrosas, los riesgos más graves y sustanciosos son los producidos en la carretera a tenor de la gravedad de las consecuencias para el propio conductor, aquellos sujetos ajenos al suceso y para la protección del medio ambiente. No obstante, durante las operaciones de carga y descarga de las mercancías peligrosas, también existen diversas causas por las que se pueden producir riesgos de accidentes de trabajo (esguinces, fracturas, intoxicaciones agudas, etc.) o enfermedades profesionales (enfisemas pulmonares<sup>678</sup>, cáncer, etc.). En este

---

<sup>677</sup> En el caso de los transportes de gases licuados o combustibles para calefacción para uso doméstico, se autoriza que la carta de porte, pueda ser expedida por la planta cargadora que realizó la operación de carga de las citadas materias.

<sup>678</sup> Un enfisema se define por el agrandamiento permanente de los espacios aéreos distales a los bronquiolos terminales, con destrucción de la pared alveolar, con o sin fibrosis manifiesta (Snider GL. et al. The definition of emphysema: report of National Heart, Lung and Blood Institute, Division of Lung Diseases, Workshop). Es una enfermedad crónica comprendida junto con la bronquitis crónica en la enfermedad pulmonar obstructiva crónica. En este sentido, acudiendo al RD 1299/2006, de 10 de noviembre del cuadro de enfermedades profesionales, la presente enfermedad se incluye en el grupo 4 relativa a aquellas provocadas por inhalación de sustancias no comprendidas en otros grupos, como por ejemplo: fibrosis pulmonares debidas a metales no incluidos en otros apartados; afecciones broncopulmonares debidas a fibras minerales artificiales; afecciones broncopulmonares debidas a fibras sintéticas, o bien; afecciones respiratorias, en concreto asma, causadas por sustancias irritativas no recogidas en el cuadro de enfermedades profesionales.

sentido, con motivo de la realización de las tareas relativas a la carga en el vehículo de las mercancías peligrosas en los centros de trabajo o instalaciones de las empresas cargadoras o las tareas relativas a la descarga en el lugar convenido de entrega de las mercancías peligrosas, es decir, la empresa destinataria, en cada caso, el personal de estas empresas y, en su caso, el conductor profesional y, en caso de contar con la presencia de un ayudante que tenga que llevar a cabo también estas operaciones, se enfrentan a una serie de riesgos laborales que deben tomarse en cuenta en la evaluación de los riesgos.

En nuestro caso, el empleo de las sustancias peligrosas es irremediable dado que su manejo y utilización es objeto propio de la actividad en el transporte de mercancías peligrosas; por consiguiente, el precepto contenido en la LPRL [art. 15.1.f)], por el que se infiere como principio esencial de seguridad el de evitar el uso de las mismas y su sustitución por otras que no lo sean, no procede.

Así, los responsables de manipularlas, deben ser conscientes en todo momento de las propiedades de las mercancías que manipulan y observar las indicaciones contenidas en las etiquetas de los envases. Con arreglo a su formación y siguiendo las instrucciones del empresario, tienen la obligación de usar adecuadamente las sustancias peligrosas (art. 29.2 párrafo primero LPRL) apoyándose en los equipos necesarios para la manipulación de estas cargas, tales como carretillas manuales<sup>679</sup>, carretillas elevadoras automotoras<sup>680</sup>, aparejos<sup>681</sup>, eslingas de cable de acero<sup>682</sup>, manómetros y cinturones de seguridad. Sobre estos últimos, cabe decir que deben utilizarse para la carga y descarga de cisternas, así por ejemplo, a través del cinturón de un seguridad anclado en un lugar externo al vehículo –no siendo viable el hacerlo en la propia cisterna ya que, para no tocar el suelo, el cable debe ser corto lo que imposibilita la necesaria movilidad del operador– se asegura al trabajador en supuestos de una presión desmedida por una ruptura o abertura de la cisterna; precisamente para evitar la apertura de la cisterna también debe hacerse uso de un perno de seguridad.

Asimismo, durante la manipulación de estas mercancías al cargar al vehículo o descargar las mercancías en el lugar convenido, puede traer consigo cortes, golpes, quemaduras y proyecciones (durante el proceso de comprobación de los niveles de la carga peligrosa), además de caídas de las cargas provocadas por un inadecuado uso o bien un desgaste de los equipos auxiliares (cintas transportadoras, transpaletas, carretillas elevadoras<sup>683</sup>, eslingas<sup>684</sup>, cadenas,

<sup>679</sup> A mayor abundamiento existe desde el INSHT la NTP 319: “*Carretillas manuales: transpaletas manuales*”. Como instrumento de trabajo para estas tareas.

<sup>680</sup> Especificaciones contenidas del mismo modo en las NTP’s 713, 714 y 715: “*Carretillas elevadoras automotoras (I): conocimientos básicos para la prevención de riesgos*”; “*Carretillas elevadoras automotoras (II): principales peligros y medidas preventivas*” y; “*Carretillas elevadoras automotoras (III): mantenimiento y utilización*”, respectivamente.

<sup>681</sup> NTP 078: “*Aparejos manuales*”; NTP 079: “*Pala cargadora*” y NTP 167: “*Aparejos, cabrias y garruchas*”.

<sup>682</sup> NTP 221: “*Eslingas de cables de acero*”.

<sup>683</sup> Conocido comúnmente en el argot del sector como “*torito*”.

<sup>684</sup> Tipos de cuerdas con una elevada resistencia a la que se le unen ganchos para levantar grandes pesos.

etc.). Singularizando la carga de las cisternas, a modo preventivo ha de señalarse el uso de un manómetro en el colector de presión de la misma, por el que se indica la presión del colector y de las cisternas con el fin de comprobar la presión antes de abrir las compuertas de la cisterna. Este aparato reviste mucha importancia puesto en caso de no utilizarse, el operario puede verse lesionado a causa de la presión que pueda ocurrir por la apertura repentina y violenta de la compuerta.

Precisamente, todos estos riesgos, se pueden evitar o minimizar sus consecuencias mediante el uso de los equipos de protección personal a bordo del vehículo (gafas de protección, calzado de seguridad<sup>685</sup>, guantes, etc.) siempre y cuando se encuentren en un buen estado de conservación, los cuales, han de ser revisados periódicamente para que continúen cumpliendo su fin, al igual que en las zonas de carga los equipos para la manipulación de cargas, como en este caso son los elementos de sujeción de las cargas (eslingas y anclajes) o los elementos para su transporte (carretillas, transpaletas). Por todo ello, la empresa cargadora o descargadora, debe seguir profundizando en todos estos factores de riesgos que en mayor o menor medida generan accidentes en la actividad. Todas estas consideraciones preventivas determinaran un aumento de la seguridad y salud de los trabajadores.

Entre las causas que pueden originar accidentes de diversa consideración durante la carga o descarga de estas mercancías peligrosas en el vehículo cabe señalar las siguientes<sup>686</sup>:

- a. Realización de las operaciones de carga y descarga sin calzar el vehículo.
- b. Existencia de envases mal almacenados en la caja del vehículo, apoyados contra las puertas, etc.
- c. Realización de las operaciones de carga y descarga por personal no especializado.
- d. Existencia de derrames de la carga transportada.
- e. Falta de uso de los equipos de protección individual adecuados a las sustancias transportadas.

Así, para evitar estos erróneos procedimientos de trabajo la misma Guía establece someramente unos métodos de conducta básicos para realizar estas operaciones de manera eficaz y que no entraña ningún peligro para el responsable de las mismas:

---

<sup>685</sup> Para evitar un mayor dolor ante posibles caídas de objetos, las punteras de los mismos se encuentran reforzadas.

<sup>686</sup> Tal y como vienen recogidas en: INSHT, "Guía Práctica de Riesgos y Medidas Preventivas para Autónomos en el Sector del Transporte de Mercancías Peligrosas por carretera", Ministerio de Fomento, Madrid, págs. 61-64.

- a. Realizar la carga y descarga en terreno llano siempre que sea posible y con el freno de mano accionado.
- b. Colocar obligatoriamente calzos en el vehículo mientras duren estas operaciones.
- c. Los envases se almacenarán adecuadamente en la caja del camión: se colocarán sobre sus bases más estables y se inmovilizarán (mediante cadenas, cuñas, etc.) de manera que se impida su apilamiento sobre las puertas debido a los movimientos del transporte.
- d. La carga de materias peligrosas a granel la realizará personal de carga especializado. Los responsables, conviene precisar, deben ser especialistas y estar debidamente formados. El artículo 27 del Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo, establece los extremos que debe conocer el personal que realice la carga o descarga bajo la responsabilidad del cargador-descargador.
- e. Se cumplirán todos los procedimientos de trabajo seguro establecidos.
- f. En el caso de que durante las operaciones de descarga se observase la existencia de derrames, se adoptarán de inmediato las medidas de limpieza y contención establecidas.
- g. Se limpiará la caja o cisterna del camión de acuerdo con el protocolo establecido a tal efecto de tal forma que queden listas para una carga nueva (tal y como hemos visto con anterioridad en virtud de las normas especiales del RD 551/2006: art. 31 limpieza de cisternas).

Patrones que deben seguir los responsables de acometer estas operaciones por su propia seguridad y salud, ayudándose en cada caso, de los correspondientes equipos de protección personal. No obstante, en supuestos de no hacer uso por ejemplo de las carretillas elevadoras, resulta conveniente señalar en particular la NTP 477 del INSHT: "*Levantamiento manual de cargas: ecuación del NIOSH*<sup>687</sup>" por la que se pretenden evitar los dolores tan característicos de este personal relacionados con los dolores dorso-lumbares.

Ciertamente, junto a esta, desde el INSHT merced a lo señalado hasta ahora, existe un amplio número de notas técnicas preventivas referentes a las operaciones de carga y descarga que sirven de ayuda para realizar estas actividades con la mayor seguridad posible; con todas ellas<sup>688</sup> el INSHT, pretende ayudar al cumplimiento de las disposiciones normativas facilitando para ello, la aplicación técnica de las exigencias legales; ha de hacerse constar, que éstas no son vinculantes ni de obligado cumplimiento.

---

<sup>687</sup> *The National Institute for Occupational Safety and Health* (Instituto Nacional para la Seguridad y Salud Ocupacional). Agencia estadounidense responsable de realizar investigaciones y recomendaciones para la prevención de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.

<sup>688</sup> En cuanto a su acceso, todas ellas están disponibles en formato electrónico desde su portal web: <http://www.insht.es>.

El manejo y levantamiento de cargas si no se realizan de la manera adecuada son causantes de lumbalgias por sobreesfuerzos<sup>689</sup>, posturas inadecuadas y por empujar o tirar de las cargas; en mayor medida, las consecuencias que se derivan de este riesgo son lesiones dorso-lumbares tal como lumbalgias o hernias discales. Para minimizar estas lesiones, en supuestos de manejar cargas pesadas o voluminosas, existen medios auxiliares de transporte de cargas como carretillas elevadoras, grúas, polipastos o simples carretillas de ruedas. De este modo, mediante la ecuación del NIOSH se evalúa el manejo de cargas en el trabajo relacionando el índice de riesgo asociado al levantamiento del cociente entre el peso de la carga levantada y el límite de peso recomendado. Con independencia de esta ecuación y para aumentar la seguridad y salud del personal responsable de estas operaciones, con anterioridad al levantamiento de las cargas éste personal debe llevar a cabo algunas normas básicas<sup>690</sup> para evitar los sobreesfuerzos:

- a. Examinar la carga antes de manipularla con objeto de decidir el punto de agarre más adecuado.
- b. Separar los pies hasta lograr una postura estable.
- c. Doblar las rodillas, nunca la cintura.
- d. Aproximar, lo máximo posible, la carga al cuerpo.
- e. Levantar la carga gradualmente, sin girar el tronco, ayudándose de la fuerza de las piernas.
- f. Situar la carga a la altura de la cadera para realizar desplazamientos con la misma.

Cumpliendo todos estos patrones de conducta, y utilizando debidamente los medios auxiliares del transporte y arrastre de cargas, se llevará a cabo de la manera aconsejable y sin que la salud del personal se vea resentida. La LPRL (art. 17.1) especifica respecto del uso de los diversos equipos de trabajo, que el empresario debe adoptar todas las medidas necesarias con el fin de que sean adecuados para el trabajo que debe realizarse y convenientemente adaptados a tal efecto, de forma que garanticen la seguridad y salud de los trabajadores. El incumplimiento imprudente de estos patrones de conducta por parte del trabajador no exime, según la doctrina judicial<sup>691</sup>, al empresario de su

---

<sup>689</sup> Los sobreesfuerzos se originan al realizar un esfuerzo físico adicional superior a lo normal.

<sup>690</sup> Recogidas en: INSHT, “*Guía Práctica de Riesgos y Medidas Preventivas para Autónomos en el Sector del Transporte de Mercancías Peligrosas por carretera*”, Ministerio de Fomento, Madrid, pág. 50.

<sup>691</sup> Vid. STSJ Cataluña, de 25 Oct. 2007 (rec. 6132/2006). En esta sentencia versa sobre un accidente de trabajo acaecido a un conductor dependiente de una empresa de transportes que, a consecuencia de las lesiones sufridas, falleció posteriormente. Este accidente tuvo lugar en las instalaciones de la empresa destinataria a la que transportaba el conductor producto líquido en el camión cisterna que conducía. Con motivo de la descarga de las cisternas del remolque mediante la inyección de aire comprimido en los compartimentos (operación que facilita su completo vaciado), subió a la parte superior del camión para comprobar el completo vaciado. Al aflojar los pernos de cierre, la compuerta salió disparada por la presión que aún restaba en el

responsabilidad que se ha objetivado en materia de recargo de prestaciones de manera muy acusada sobre la base del deber general de seguridad del art. 14.2 LPRL: *«en cumplimiento del deber de protección, el empresario deberá garantizar la seguridad y salud de los trabajadores a su servicio en todos los aspectos relacionados con el trabajo (...)*».

## **9. VIGILANCIA DE LA SALUD.**

Ligada a la evaluación de todos los riesgos analizados en los puestos de trabajo de la actividad específica del transporte de mercancías peligrosas se encuentra la vigilancia de la salud ya que, a través de ella, se consigue conocer el estado de salud del trabajador con anterioridad o posterioridad a la evaluación de riesgos laborales y así, detectar alguna posible anomalía en el trabajador que determine una mejora de su estado de salud y la adopción de medidas preventivas concretas con el objeto de conseguir para este trabajador un óptimo grado de salud.

Normativamente, a efectos de la vigilancia de la salud, el artículo 22 de la LPRL dispone la obligatoriedad para el empresario de vigilar periódicamente el estado de salud de los trabajadores a su servicio, con el objetivo de garantizarles un servicio de vigilancia de la salud en función de los riesgos inherentes que puedan encontrar en su trabajo diario. A la vez que es una obligación para el empresario, es un derecho para el trabajador. Junto con los restantes derechos analizados de información, formación en materia preventiva y paralización de la actividad en caso de riesgo grave e inminente, el derecho a la vigilancia de la salud forma parte del derecho de los trabajadores a una protección eficaz en materia de seguridad y salud en el trabajo tal y como señala la LPRL (art. 14.1). En conjunción a la regulación llevada a cabo por la LPRL, existe un conjunto de normativa que también regula esta materia: la LGSS (arts. 196-197) en torno a los reconocimientos médicos previos y periódicos en caso de riesgos capaces de producir enfermedades profesionales; el RSP (arts. 37 y ss.) y, por último; la normativa específica que en desarrollo de la LPRL también dispone prescripciones en torno a la vigilancia de la salud relativa, en cada caso, a la protección de la salud de los trabajadores frente a los agentes físicos –vibraciones mecánicas, RD 1311/2005, de 4 de noviembre–, biológicos –RD 664/1997, de 12 de mayo–, cancerígenos –RD 665/1997, de 12 de mayo–, químicos –RD 374/2001, de 6 de abril– o bien,

---

interior, elevando unos dos metros al trabajador, que cayó al suelo desde unos cuatro, golpeándose primero con la cisterna. Estos golpes le causaron heridas graves, y finalmente la muerte. Tras el acta de infracción de la Inspección de Trabajo, la empresa disponía de unas instrucciones para la carga y descarga de las cisternas que prevé la previa comprobación de la presión por el manómetro antes de abrir las compuertas de las cisternas. Aún así, pese a la distracción del conductor en el desarrollo del operativo pautado para la descarga, dicha distracción no quiebra la relación de causalidad existente entre las infracciones en materia de seguridad de equipos de trabajo por parte de la empresa, y el accidente, pues el recargo constituye una responsabilidad empresarial cuasi-objetiva con escasa incidencia de la conducta del trabajador. En definitiva, la Inspección de Trabajo y Seguridad Social remitió al INSS solicitud de recargo de prestaciones para la empresa demandante derivadas del accidente laboral del sujeto fallecido, declarando el INSS la existencia de responsabilidad empresarial en el accidente de trabajo acaecido, y la procedencia de que las prestaciones de Seguridad Social derivadas del accidente se vieran incrementadas en un 30% con cargo exclusivo a la empresa demandante.

frente a la exposición a radiaciones ionizantes –RD 783/2001, de 6 de julio– que como en nuestro caso, pueden estar en mayor o menor medida en el lugar de trabajo y de los cuales, pueden provocar la aparición de accidentes de trabajo o enfermedades profesionales. Por ejemplo, sin un interés mayor, se puede analizar la vigilancia de la salud que lleva a cabo de manera reglamentaria el mencionado Real Decreto 664/1997, sobre la protección de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición a agentes biológicos durante el trabajo a fines de nuestra investigación se incluyen aquellos productos biológicos<sup>692</sup> inmersos en la clasificación del ADR 6.2 (materias infecciosas)–, merced a su artículo 4, la vigilancia de la salud deberá ofrecerse a los trabajadores en las siguientes condiciones: a) antes de la exposición; b) a intervalos regulares en lo sucesivo, con la periodicidad que los conocimientos médicos aconsejen, considerando el agente biológico, el tipo de exposición y la existencia de pruebas eficaces de detección precoz y; c) cuando sea necesario por haberse detectado en algún trabajador, con exposición similar, una infección o enfermedad que pueda deberse a la exposición a agentes biológicos. Ciertamente, en la actividad objeto de la presente investigación han de cumplir con estas exigencias así como en cada caso, las restantes normativas reglamentarias dado que los trabajadores pueden encontrarse ante los nombrados agentes y, por tanto, la empresa según su actividad, siempre que se encuentren presentes dichos agentes por encima de los valores límites exigidos, deberá llevar a cabo en la práctica, los reconocimientos médicos o exámenes de salud que tales normas regula.

De cualquier forma, para cumplir con este derecho del trabajador, el conjunto de las empresas participantes en la actividad específica del transporte de mercancías peligrosas por carretera, lo hacen a través de personal sanitario con competencia técnica, formación y capacidad acreditada<sup>693</sup>, realizarán los reconocimientos médicos pertinentes, que serán anuales y no repercutirán –así

<sup>692</sup> Según entiende el ADR (2.2.62.1.3), los productos biológicos son aquellos derivados de organismos vivos, fabricados y distribuidos de conformidad con lo dispuesto por las autoridades nacionales competentes, las cuales pueden imponer condiciones de autorizaciones especiales y son destinadas a la prevención, el tratamiento o el diagnóstico de enfermedades del ser humano o animal o con fines conexos de elaboración, experimentación o investigación. Pueden incluir, sin estar necesariamente limitados a ellos, productos acabados o no acabados, como vacunas, pero no se limitan a estos. A propósito de estos productos y su transporte, ha de subrayarse que pese a que no se encuentran descritos casos de enfermedades atribuibles a infecciones producidas por el transporte de muestras biológicas si existen recomendaciones en el modo de transportar productos infecciosos bajo unos mínimos de seguridad para la población. En nuestro país, desde este prisma, existe la NTP 628 del INSHT: “*Riesgo biológico en el transporte de muestras y materiales infecciosos*”, cuyo objeto es el de establecer recomendaciones de seguridad destinadas a la protección de los transportistas y de los receptores de las mismas de cara a evitar el uso de embalajes defectuosos o el deterioro de los mismos, con el consiguiente riesgo para los intervinientes en el proceso y el público en general. Como norma general, está prohibido el envío de materias infecciosas sin identificar y las compañías aéreas prohíben rigurosamente transportar a mano materiales infecciosos, así como su envío por valija diplomática. Estas recomendaciones tienen su origen en las propuestas –entre otras– de la Organización Mundial de la Salud (OMS), así como del reglamento de transporte por carretera (ADR). Someramente, con esta NTP se pretende facilitar el envío simplificado y seguro de materiales infecciosos, recogiendo requisitos de documentación y embalaje de los mismos, actuación en caso de incidentes, accidentes y emergencias y almacenamiento.

<sup>693</sup> Según establecen los arts. 22.6 de la LPRL y 37.3 del RSP.



como los gastos originados por los desplazamientos– económicamente en los trabajadores. En este sentido y, que sirva de recordatorio, sobre todo las empresas de transporte, para cumplir con este deber preventivo por sus características propias, tienen que acudir a un servicio de prevención ajeno dado que no disponen de la infraestructura y de los medios suficientes (personales y materiales) para llevarla a cabo. En efecto, se prohíbe expresamente el desarrollo de este deber al empresario que, pese a tener la capacidad y formación exigida pueda realizar personalmente la vigilancia de la salud (art. 11, RSP) con objeto de garantizar la confidencialidad de la información y la objetividad e imparcialidad de los resultados médicos. Aún así, como se afirmó con anterioridad, el titular de la actividad ya sea transportista o cargadora y/o descargadora no puede asumir personalmente la actividad puesto que las actividades propias de estas empresas están incluidas en el anexo I del RSP. En suma, a no ser que estas empresas tengan una plantilla importante de trabajadores y ello les permita contar con un servicio de prevención propio para, entre otras medidas, llevar a cabo la vigilancia de la salud, la realidad es que en nuestro sector, el desarrollo de esta medida se lleva a cabo mayoritariamente a través del concierto con un servicio de prevención ajeno.

Estos reconocimientos deben ser exhaustivos y específicos así como enfocados a los problemas de salud que pueda padecer el conductor profesional<sup>694</sup> a razón de su actividad específica en la carretera y el personal responsable de las operaciones de carga y descarga durante su actividad en las instalaciones de las empresas. El tiempo que transcurra durante los reconocimientos médicos serán considerados a todos los efectos para los trabajadores como trabajo efectivo<sup>695</sup>.

A estos efectos, evidentemente, la vigilancia de la salud desde el punto de vista de la protección de la seguridad y salud resulta fundamental al tener como objeto la evaluación del estado de la salud de los trabajadores y detectar a tiempo dolencias y enfermedades profesionales relacionadas con las condiciones de trabajo, es decir, todas aquellas características del trabajo que puedan llegar a tener una influencia significativa en la generación de riesgos para la seguridad y salud del trabajador (art. 4.7, LPRL).

En torno a la vigilancia de la salud de los trabajadores, en nuestro caso, se suele realizar un seguimiento de acciones relacionadas que se reflejan en los

---

<sup>694</sup> A su vez, debe recordarse que también pueden asumir en ocasiones tareas ajenas a la conducción y conexas al transporte de estas mercancías como es el caso de la habitualidad del conductor en descargar las cisternas, o por norma, los servicios de carga fraccionada que corresponden al porteador y, por extensión a sus conductores; en estos servicios de transporte el porteador o transportista será el cargador-descargador de las mercancías peligrosas, salvo que expresamente se pacte otra cosa y, en todo caso, la estiba y desestiba de las mercancías. Para estos trabajadores, la empresa deberá asumir sus especiales características y realizarle reconocimientos médicos en atención a esta dualidad laboral: conductor y cargador-descargador de mercancías peligrosas.

<sup>695</sup> Siguiendo esta misma línea, el Convenio Colectivo del Sector de Transporte de Mercancías por Carretera de Cantabria. Resolución de 8 octubre 2009 (LCTB 2009/265) en su apartado relativo al reconocimiento médico, recoge expresamente que los trabajadores afectados por el mismo deban realizar un reconocimiento médico anual, considerándose a todos los efectos el tiempo empleado en dicho reconocimiento como trabajo efectivo.

exámenes de salud. Así, en los exámenes de salud se incluirá una historia clínica-laboral de cada uno de los trabajadores del sector con exploraciones, análisis de sangre y de orina, como también se hará constar una descripción detallada del puesto de trabajo, el tiempo de permanencia en el mismo, los riesgos detectados en el análisis de las condiciones de trabajo, y las medidas de prevención adoptadas. Las exploraciones enfocadas en el conductor profesional, se relacionan con la agudeza visual y auditiva (audiometría), así como la visión del color y la fuerza y flexibilidad muscular. Mientras, los análisis de orina se llevan a cabo con el objetivo de investigar el consumo de drogas y estupefacientes de los conductores. Estas exploraciones médicas preventivas se realizan con el claro objetivo de comprobar la salud física del conductor profesional de esta clase de mercancías.

Reglamentariamente, por medio del RSP (art. 37.3) se determinan los tipos de reconocimientos médicos de la forma que a continuación se relacionan:

- a. Una evaluación inicial de la salud de los trabajadores después de la incorporación al trabajo o después de la asignación de tareas específicas con nuevos riesgos para la salud.
- b. Una evaluación de la salud de los trabajadores que reanuden el trabajo tras una ausencia prolongada por motivos de salud, con la finalidad de descubrir sus eventuales orígenes profesionales y recomendar una acción apropiada para proteger a los trabajadores.
- c. Una vigilancia de la salud a intervalos periódicos.

A tenor de lo analizado, la LPRL configura esta vigilancia de la salud como un derecho del trabajador y un correlativo deber del empresario. Si bien la regla general es la voluntariedad del trabajador –debe conocer el contenido y alcance de la vigilancia de la salud para así prestar su consentimiento– existen unos condicionantes que determinan la obligatoriedad del trabajador de someterse a la vigilancia de la salud tal y como detalla la LPRL en su artículo 22.1 en aquellos: *«(...) supuestos en los que la realización de los reconocimientos sea imprescindible para evaluar los efectos de las condiciones de trabajo sobre la salud de los trabajadores o para verificar si el estado de salud del trabajador puede constituir un peligro para el mismo, para los demás trabajadores o para otras personas relacionadas con la empresa o cuando así esté establecido en una disposición legal en relación con la protección de riesgos específicos y actividades de especial peligrosidad»*.

Así, a estos efectos, en nuestra actividad se aplican directamente estos condicionantes que hacen que estos reconocimientos médicos sean obligatorios. De hecho, como se ha mencionado, el estado de salud del conductor puede influir en su actividad y constituir un peligro para él mismo. Así, aquel trabajador que se encuentre bajo prescripción médica debido a sus características personales de salud puede encontrarse ante peligros en la carretera. A este respecto, el consumo de diferentes medicamentos como antigripales, analgésicos, antihistamínicos de forma ocasional o el consumo continuado de fármacos psicoactivos, o bien antihipertensivos, pueden alterar las condiciones psicofísicas del conductor, al provocar somnolencia, déficit en

su capacidad de atención o en el tiempo de reacción y constituir un peligro para él mismo o para terceros. En este supuesto concreto, la vigilancia de la salud debe utilizarse como medio para hacer efectivo el principio de adecuación del trabajador al trabajo que se establece con arreglo a la LPRL (art. 25.1).

Asimismo, siguiendo el mismo precepto literal de la LPRL (art. 22.1), en el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por las características propias en que se desarrolla, existen disposiciones legales en relación a la protección de riesgos específicos y actividades de especial peligrosidad: la LGSS (art. 196) en el que se exige a aquellas empresas que hayan de cubrir puestos de trabajo con riesgo de enfermedades profesionales practicar un reconocimiento médico previo a la admisión de los trabajadores en los mismos y periódicos; el ET (art. 36.4) sobre la evaluación de la salud de los trabajadores nocturnos, así como; las mencionadas normas reglamentarias específicas según la exposición del trabajador a determinados agentes físicos, biológicos, cancerígenos, químicos que determinen el tipo de vigilancia de salud que se debe efectuar a los trabajadores expuestos. En suma, todos estos condicionantes hacen que el reconocimiento médico en la actividad del transporte de mercancías peligrosas por carretera, como de las operaciones concernientes a las actividades de carga y descarga de éstas, deba proceder obligatoriamente.

Qué duda cabe que debido a las características en las que se lleva a cabo la actividad en el sector del transporte de mercancías peligrosas, el cual, se caracteriza por la presencia y exposición de los trabajadores a productos altamente peligrosos durante su trabajo, la vigilancia de la salud resulta imprescindible y obligatoria ya que los trabajadores se encuentran expuestos a multitud de riesgos de distinta gravedad y a que el estado de su salud puede constituir un peligro para ellos o bien para terceras personas, al entrañar el desempeño de sus trabajos unos riesgos tan evidentes<sup>696</sup>; es indudable que el estado de salud de los profesionales del transporte ejerce una influencia significativa en la seguridad vial. La LPRL, señala además la exigencia al titular de la actividad a que garantice que esta vigilancia de la salud de sus trabajadores en función de los riesgos inherentes al trabajo, sea periódica. En esta línea, en caso necesario, según señale la normativa reglamentaria, los trabajadores tienen derecho a que con posterioridad a la finalización del contrato se continúe vigilando su estado de salud, aunque no con cargo al empresario sino al Sistema Nacional de Salud [art. 37.3 d), RSP].

En efecto, esta periodicidad de los reconocimientos médicos en nuestro caso resulta determinante puesto que los trabajadores se encuentran expuestos a unos agentes específicos en cada caso, en función de la mercancía peligrosa transportada o manipulada, como puede ser la presencia en el lugar de trabajo de agentes cancerígenos o biológicos. Todo ello encuentra acomodo en el precepto contenido en el RSP [art. 37.3 e)] por el cual: *«En los supuestos en que la naturaleza de los riesgos inherentes al trabajo lo haga necesario, el derecho de los trabajadores a la vigilancia periódica de su estado de salud deberá ser prolongado más allá de la finalización de la relación laboral a través del Sistema Nacional de Salud»*.

---

<sup>696</sup> Convenio Colectivo de trabajo de Transporte de mercancías por carretera de la provincia de Cáceres. Código convenio: 1000425. DOE de 26 de enero 2009.

No en vano, ante la elevada probabilidad de padecer una enfermedad profesional o un efecto adverso para su salud, debido a que en estos casos la vigilancia de la salud se considera un requisito obligatorio, el trabajador debe pasar estos reconocimientos médicos iniciales y periódicos (que serán asimismo confidenciales<sup>697</sup>) ya que, según señala la norma preventiva por excelencia éstos son *«imprescindibles para evaluar los efectos de las condiciones de trabajo sobre la salud de los trabajadores o para verificar si el estado de salud del trabajador puede constituir un peligro para el mismo, para los demás trabajadores o para otras personas relacionadas con la empresa o cuando así esté establecido en una disposición legal en relación con la protección de riesgos específicos y actividades de especial peligrosidad»* (art. 22, LPRL). Dicho de otra forma, la vigilancia de la salud será obligatoria ya que, no puede garantizarse que la exposición del trabajador a dicho agente está suficientemente controlada. Desde esta perspectiva, también incide el legislador nacional, en concreto a través del artículo 6.4 Real Decreto 374/2001, de 6 de abril al exigir al titular de la actividad en estos casos en los que es requisito obligatorio la vigilancia de la salud, informar debidamente al trabajador de este requisito, antes de que le sea asignada la tarea que entrañe riesgos de exposición al agente químico en cuestión. Si por el contrario, la empresa no realiza los reconocimientos médicos teniendo en cuenta el carácter peligroso de la actividad, incurrirá en una falta grave según indica la LISOS en su artículo 12.2 al señalar a colación lo siguiente: *«no realizar los reconocimientos médicos y pruebas de vigilancia periódica del estado de salud de los trabajadores que procedan conforme a la normativa sobre prevención de riesgos laborales, o no comunicar su resultado a los trabajadores afectados»*.

Acudiendo al II Acuerdo General para las empresas de transporte de mercancías, por su parte, como era de esperar también determina esta exigencia. Concretamente, con arreglo a su artículo 57 e) por el que, en los términos establecidos en la normativa vigente, las empresas garantizarán a los trabajadores a su servicio la vigilancia periódica de su estado de salud en función de los riesgos inherentes al trabajo, vigilancia que sólo podrá llevarse a cabo cuando el trabajador preste su consentimiento, con las excepciones que, en su caso, pudiera acordar la Comisión Paritaria de este II Acuerdo. En este mismo orden, el II Acuerdo subraya especialmente una mayor atención a los reconocimientos específicos de la mujer, en caso de maternidad y de los trabajadores con la categoría profesional de conductor, primeramente debido al evidente estado de la mujer trabajadora y, en segundo lugar, puesto que los conductores pueden verse influenciados negativamente en la carretera dependiendo de su estado de salud y características propias que les hacen ser en determinados supuestos trabajadores especialmente sensibles. En todo caso, en virtud del mismo II Acuerdo General, *« (...) los resultados de la revisión médica serán comunicados a los trabajadores afectados. El acceso a*

<sup>697</sup> Según el art. 22.4 párrafo segundo de la LPRL: *«El acceso a la información médica de carácter personal se limitará al personal médico y a las autoridades sanitarias que lleven a cabo la vigilancia de la salud de los trabajadores, sin que pueda facilitarse al empresario o a otras personas sin consentimiento expreso del trabajador»*. El incumplimiento de este carácter confidencial de los datos relativos a la vigilancia de la salud por parte de la empresa será causa de una infracción muy grave a tenor de lo dispuesto por la LISOS (art. 13.5).

*la información médica de carácter personal se limitará al personal médico y a las autoridades sanitarias que lleven a cabo la vigilancia de la salud de los trabajadores, sin que pueda facilitarse al empresario o a otras personas sin consentimiento expreso del trabajador. No obstante lo anterior, el empresario y las personas u órganos con responsabilidades en materia de prevención serán informados de las conclusiones que se deriven de los reconocimientos efectuados en relación con la aptitud del trabajador para el desempeño del puesto de trabajo o con la necesidad de introducir o mejorar las medidas de protección y prevención, a fin de que puedan desarrollar correctamente sus funciones en materia preventiva».*

En este mismo prisma, algunos convenios colectivos prevén a los efectos de realizar un control individual de cada uno de los trabajadores la dotación de una cartilla médica con los datos de cada reconocimiento a los efectos de seguimiento<sup>698</sup>. Los resultados obtenidos en tales reconocimientos deben respetar siempre el derecho a la intimidad y a la dignidad de la persona del trabajador y la confidencialidad de toda la información relacionada con el estado de la salud; en esta línea el convenio colectivo del sector para la provincia de Valencia<sup>699</sup> indica en su artículo 57 que el informe de los resultados será entregado obligatoriamente a cada trabajador, indicando a su vez, los datos que como mínimo deben aparecer en el mismo<sup>700</sup>. En esta línea, asimismo, según la LPRL [art. 23 d)] la empresa debe elaborar y conservar a disposición de la autoridad laboral la documentación relativa a la práctica de los controles de salud de sus trabajadores y a las conclusiones obtenidas en los mismos (no podrán ser usadas con fines discriminatorios ni en perjuicio del trabajador).

Debido a la presencia cada vez mayor de la mujer trabajadora en el sector del transporte de mercancías, se debe prestar una atención especial en estos reconocimientos anuales a eventuales situaciones de embarazo y lactancia. Ante estas situaciones en el momento de realizar la empresa la evaluación de riesgos, se deberá evaluar especialmente si las condiciones de trabajo de la mujer trabajadora pueden llegar a influir negativamente tanto en su salud como en la del feto, por presentar un riesgo específico; resulta fácil pensar que como conductora en este estado el feto puede resultar perjudicado. El empresario en estos supuestos de contar con trabajadoras en este estado, debe adoptar las medidas necesarias para evitar dicho riesgo, a través de una adaptación de las

<sup>698</sup> Convenio Colectivo de trabajo extraestatutario de eficacia limitada para la actividad del Transporte de Mercancías por Carretera de la Comunidad Autónoma de La Rioja para los años 2008, 2009 y 2010. Resolución de 16 diciembre 2008. BO. La Rioja 24 diciembre 2008.

<sup>699</sup> Convenio Colectivo de trabajo del sector de transporte de mercancías por carretera de la provincia de Valencia. Código núm. 4600585. Boletín Oficial de la Provincia de Valencia, núm. 155, 2 julio 2010.

<sup>700</sup> A) Datos Personales.- Antecedentes personales, antecedentes familiares, talla, peso, perímetro torácico y abdominal; B) Exploración.- Faringe y Amígdalas; C) Aparato Respiratorio. Auscultación, Rayos X (sólo en caso de ser necesario); D) Aparato Circulatorio.- tensión arterial y auscultación; E) Abdomen.- Hernias, hemorroides, hígado; F) Aparato Locomotor.- Reflejo rotuliano; G) Analítica Sangre.- Hematíes, leucocitos, colesterol, ácido úrico, glucosa, GPT y GOT. Analítica Orina.- Albúmina, sedimento, acetona y glucosa; H) Electrocardiograma.- Cada dos años para mayores de 30 años y cada año para mayores de 35; I) Análisis de Plomo almacenado en el cuerpo para los trabajadores que por cualquier motivo traten con este producto.

condiciones de trabajo o tiempo de trabajo. En el supuesto contrario, es decir, cuando no fuera posible dicha adaptación, y tras informe certificado del médico de la Seguridad Social, se efectuará un cambio de puesto de trabajo o función diferente compatible con su estado. En este orden, resulta interesante que la empresa ya tuviera previstos, en la evaluación de riesgos, puestos compatibles con esas situaciones concretas para una mejor adaptación de la trabajadora en su situación de embarazo o de período de lactancia.

De todas formas, al margen de estas medidas, acudiendo al Derecho del Trabajo, en todo caso, la empresa puede trasladar a la mujer trabajadora de puesto de trabajo o bien, suspenderle el contrato de de trabajo, es decir, interrumpir temporalmente la prestación laboral de la trabajadora, sin quedar roto el vínculo contractual que le une con la empresa, precisamente por motivo del riesgo que pueda tener durante el embarazo o durante la lactancia natural [art. 45.1 d), ET]. Desde este prisma, siguiendo la LPRL y el precepto que regula la protección de la maternidad (art. 26), esta suspensión del contrato finalizará el día en que se inicie la suspensión del contrato por maternidad biológica o el lactante cumpla nueve meses, respectivamente, o, en ambos casos, cuando desaparezca la imposibilidad de la trabajadora de reincorporarse a su puesto anterior o a otro compatible con su estado.

Con arreglo a lo señalado, como es sabido todo ello se deriva a favor del trabajador por cuenta ajena y que depende de una empresa, sin embargo, la realidad para los trabajadores autónomos es bien distinta por las características que les son propias. Así, el autónomo que trabaja en su propia instalación y cuenta con asalariados a su cargo, se le exige como a todo empresario todo lo anteriormente expuesto en materia de vigilancia de la salud para sus trabajadores. Por su parte, al transportista autónomo o TRADE individualmente considerado no se le aplica el artículo 22 de la LPRL debido a la inexistencia de empresario a quien responsabilizar de esta obligación. Aún así, pese a que la norma le excluya, ello no es impedimento para que él mismo para su propia seguridad en su caso deba llevar a cabo su propia vigilancia de la salud inicial y periódica. Únicamente, como es sabido el autónomo en materia preventiva tiene el la obligación la norma le impone (art. 24.5, LPRL y art. 4.1, LETA) de cumplir con la coordinación de las actividades empresariales: los trabajadores autónomos deben comunicar e informar a las otras empresas o trabajadores autónomos que puedan coincidir en el mismo centro de trabajo de los riesgos que pueden generar su propia seguridad en este centro.

Por otra parte, ante estos deberes de vigilancia de la salud previstos en la LPRL y en la normativa reglamentaria, como del conjunto de disposiciones establecidas al efecto en materia preventiva y que se exige para el titular de la actividad, deben hacerse unas cuantas consideraciones, puesto que la actividad del sector del transporte de mercancías destaca por su subcontratación. Según se ha señalado con anterioridad, existen organizaciones interpuestas entre los cargadores y los porteadores que contratan en nombre propio tanto con los unos como con los otros. A estos efectos, se establece la figura del intermediario u operador de transporte<sup>701</sup>,

---

<sup>701</sup> Es decir, el titular de una empresa que, ya sea bajo la denominación comercial de agencia de transporte, transitario, almacenista-distribuidor u operador logístico, se dedica a intermediar

que puede adoptar la configuración de agencia de transporte, transitario o almacenista-distribuidor u operador logístico. En estos parámetros, cualquier delegación de responsabilidad de tareas durante la carga, descarga o transporte para que tenga efectos legales, debe ser expresa. Si ésta no fuera así, la responsabilidad se imputa al sujeto primero al cual se la supone (por ejemplo: si un cargador entrega la carta de porte a un conductor por delegación del expedidor, pero esta delegación no la hacen de forma expresa expedidor y cargador, dicha delegación no tiene efecto jurídico y el responsable del contenido de esta carta de porte, elaborada y entregada por el cargador, sería el expedidor<sup>702</sup>). Así, con ello, en función de quién disponga de trabajadores a su cargo y sea el responsable de acometer las responsabilidades que le suponen en el sector de actividad del transporte de mercancías peligrosas, a estos efectos, como empresarios que deben velar por la seguridad y salud de sus trabajadores deben cumplir en cada uno de los casos, con la normativa en materia preventiva.

Finalmente, en torno a la vigilancia de la salud, las estadísticas del sector a este respecto muestran unos datos realmente preocupantes. El estudio realizado por la Fundación Mapfre<sup>703</sup> indica que tan sólo la mitad de los conductores de mercancías pasan un reconocimiento médico anual. Las razones de esta realidad son variados: los horarios, las distancias y, fundamentalmente, el tratarse en su gran mayoría, de trabajadores autónomos. La cultura preventiva en el sector está muy poco arraigada, y teniendo en cuenta la peligrosidad de la actividad, debe haber una concienciación de que siempre a través de una vigilancia de la salud se pueden planificar la actividad preventiva y establecer prioridades de actuación en función de los datos de los resultados médicos y conocer los efectos que los factores de riesgo tienen sobre la salud de los trabajadores. De esta forma, a modo de acicate para solucionar este desajuste, los distintos órganos de la administración pública deben ser más exigentes e imponer sanciones más duras a los empresarios de transporte de mercancías peligrosas que no realicen las actividades relativas a los reconocimientos médicos.

Por su parte, dado que existen muchos transportistas autónomos, la realidad es que éstos en comparación con los transportistas asalariados disponen de menos posibilidades de disponer de una vigilancia de la salud por motivos de riesgos laborales; debe hacerse una reforma preventiva en este respecto y que la LPRL recoja esta circunstancia o bien, la norma general aplicable a los trabajadores por cuenta propia. Quizá lo más importante que se destaca en esta línea en general es la ausencia de una normativa específica que regule la prevención de riesgos laborales y que sirva de puente con el establecimiento de las exigencias legales ajustadas a las singularidades del sector. Otra opción sería reconducir esta obligatoriedad a la normativa reguladora de la ordenación

---

en la contratación del transporte de mercancías, actuando como organización interpuesta entre los cargadores y los porteadores que contrata en nombre propio tanto con los unos como con los otros (1.3, CGC).

<sup>702</sup> “*Guía de Carga y Descarga para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera*” realizado por la Federación Empresarial de la Industria Química Española, 2007, pág. 6.

<sup>703</sup> “*Seguridad y Salud para Conductores de mercancías*”, en base al Informe vial para conductores de mercancías (julio 2010), marzo 2011, págs. 166 y ss.

del transporte, la LOTT y reglamentos de desarrollo que, de la misma manera que establece requisitos de capacitación profesional, podría establecer la obligatoriedad de un reconocimiento médico específico para la concesión de la autorización de transporte –especialmente para el transporte de materias peligrosas–, y su renovación periódica como requisito imprescindible para el ejercicio de la actividad: en tanto norma aplicable a todos los transportistas –autónomos y cuenta ajena– contribuiría notablemente a mejorar las condiciones de seguridad en el transporte.



## **CAPÍTULO QUINTO**

### **PRESCRIPCIONES TÉCNICAS CONCERNIENTES A LOS VEHÍCULOS ACONDICIONADOS PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA.**

#### **1. PRESCRIPCIONES NORMATIVAS EN TORNO A LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS: EL CAMIÓN COMO EQUIPO DE TRABAJO.**

Entre los distintos deberes preventivos por parte de la empresa y que han sido analizados en el presente estudio, se encuentra el de proporcionar al trabajador equipos de trabajo seguros (art. 17, LPRL) adoptando el empleador todas las medidas necesarias con el fin de que estos equipos de trabajo sean adecuados para el trabajo que deba realizarse y convenientemente adaptados a tal efecto, de forma que garanticen la seguridad y la salud de los trabajadores al utilizarlos.

Directamente vinculado a nuestro objeto, todas las empresas, desde transportistas hasta cargadoras y descargadoras o expedidoras e intermediarias que dispongan de una flota de vehículos para realizar el transporte por carretera de estas mercancías, a través de sus titulares deben llevar un orden en la limpieza y en la vigilancia de los mismos para así, conseguir un trabajo más efectivo y a la par, reducir los posibles riesgos en el trabajo. Una medida clave para el sector del transporte de mercancías peligrosas por carretera, es el control y vigilancia en el mantenimiento y estado de los vehículos, puesto que el vehículo debe encontrarse en perfectas condiciones, para ello, la empresa debe informar a los trabajadores sobre la conveniencia de un mantenimiento adecuado con el claro propósito de detectar cualquier anomalía; una medida que debe ser intensificada al máximo respetando el contenido de la reglamentación específica (revisiones periódicas, ITV) ya que, tanto la tecnología de los vehículos como sus inspecciones y revisiones van en consonancia con la idea de reducir en la medida de lo posible, los altos índices de siniestralidad que padece el sector.

Razonablemente, los empleadores como titulares de estos vehículos, deben cumplir especialmente la normativa sobre seguridad y someterlos a las revisiones periódicas y cumplimiento de las homologaciones y certificaciones que el legislador le impone.

En efecto, los vehículos destinados al transporte de mercancías peligrosas han de ser adecuados y ajustados a la normativa específica puesto que son el medio a través del cual se cumple el propósito del transporte efectivo y material de las mismas por carretera. A tenor del artículo 24 del Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo, el expedidor –persona física o jurídica por cuya orden y cuenta se realiza el envío de la mercancía peligrosa, para el cual se realiza el transporte, figurando como tal en la carta de porte– debe proporcionar a la empresa transportista la información necesaria para la elección del vehículo al contratar el transporte y, a su vez, éste se responsabilizará de que dicho material móvil reúna las condiciones establecidas en la normativa vigente en función de la mercancía transportada. Así, el transportista, una vez ha recibido esta información, selecciona el vehículo para el transporte y debe adecuarse a las exigencias que según la norma establece para cada porte de cada mercancía peligrosa. Asimismo, tras ello, debe tomar todas aquellas medidas necesarias para que los equipos necesarios para la carga y descarga que ha de tener el vehículo requerido (conexiones, válvulas, mangueras, bombas o compresores, regletas, así como calzos, ropa, extintores, señales de emergencia, etc.) se encuentren a bordo del vehículo

El camión constituye el lugar de trabajo pero también el equipo de trabajo del conductor profesional. Por ello, según establece la LPRL [art. 15.1.d)] entre los principios de la acción preventiva, se encuentra el de adaptar el trabajo a la persona y, en particular, en lo que respecta a la concepción de los puestos de trabajo, así como a la elección de los equipos y los métodos de trabajo y de producción, con miras, en particular, a atenuar el trabajo monótono y repetitivo y a reducir los efectos del mismo en la salud. No obstante, y sin perjuicio de esta previsión preventiva, lo cierto es que en esta materia, la elección de los equipos de trabajo se encuentra fuertemente regulada, al exigirse a los vehículos o camiones en general y a los vehículos-cisterna que transportan mercancías peligrosas el cumplimiento de unos estrictos requisitos cuyo incumplimiento está sancionado administrativamente. En caso de incumplimiento de estas exigencias, según la LOTT el transportista y el cargador en cada caso, serán sancionados en atención a la siguiente infracción considerada como muy grave (art. 140.25.2, LOTT): «Carecer del certificado de aprobación del vehículo expedido por el organismo competente donde se acredite que el mismo responde a las prescripciones reglamentariamente exigibles para el transporte al que va destinado, llevarlo caducado o llevar uno distinto al exigido reglamentariamente» (art. 140.25.2 LOTT). Además, conviene precisar también concerniente al vehículo y a su acondicionamiento que también constituye infracción muy grave la circulación de todo aquel camión que no tenga identificadas correctamente (sin los paneles naranja y etiquetas de peligro) las sustancias transportadas y sus riesgos según código europeo. Como veremos, estos paneles deben estar homologados por el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo (u órgano autonómico competente) y reunir una serie de condiciones con arreglo al ADR, tales como color, dimensiones, resistencia al fuego, etc<sup>704</sup>.

---

<sup>704</sup> BERMEJO VERA, J. (dir.), “El Derecho de los Transportes Terrestres”, Cedecs, Derecho Administrativo, Barcelona, 1999, pág. 99.

Desde el punto de vista de responsabilidades, ha de aclararse la obligación que tiene el transportista –tras haber recibido la información del expedidor<sup>705</sup> acerca de los datos necesarios<sup>706</sup> para la elección del vehículo y el conductor– de seleccionar el vehículo para el transporte, de acuerdo con las exigencias de la normativa legal vigente responsabilizándose de que dicho material móvil cumpla los reglamentos pertinentes para realizar cada porte de cada mercancía, ampliándose su responsabilidad en torno a la adopción de las medidas necesarias para los equipos necesarios estén a bordo del vehículo. Seguidamente, cumpliendo su deber de información de los riesgos para la seguridad y la salud de los trabajadores en el trabajo y de las medidas y actividades de protección tal y como predica la LPRL (art. 18), debe informar al conductor de la elección de este vehículo y de las características del mismo como de las características del producto a transportar y de los procedimientos de emergencia a seguir en caso de accidente en ruta, tomando las medidas necesarias para garantizar que las informaciones de las instrucciones para el conductor les son informadas a los empleados afectados y que éstos están en condiciones de llevarlas a cabo correctamente. En particular, deberá vigilar que los conductores sean capaces de comprenderlas y aplicarlas. Dado que el trabajador por cuenta ajena no es responsable de los útiles de trabajo con los que opera, todas estas exigencias se derivan del deber de información que tiene el empleado para su trabajador por lo que debe informarle adecuadamente de toda la información relativa al vehículo y, lo más importante, a cerca de la clase de mercancías a transportar. En efecto, en atención a sus conocimientos adquiridos previamente en la fase formativa del CAP y del certificado o carnet ADR, en caso de observar ineficiencias en el vehículo, puede rechazar hacer uso de él.

<sup>705</sup> Desde este mismo enfoque se muestra la LCTTM aunque con el matiz conceptual de la diferenciación que realiza al igual que la LOTT entre cargador y expedidor. Así, conforme al art. 24.1 de la LCTTM, el cargador (expedidor según el ADR) tiene la obligación de especificar al porteador la naturaleza exacta de la mercancía peligrosa y las precauciones a tomar. De no hacerse efectivo este aviso en la carta de porte, recaerá sobre el cargador o destinatario la carga de la prueba de que el porteador tuvo conocimiento de la naturaleza exacta del peligro que presentaba el transporte de dichas mercancías. En caso de que así no sea, el porteador que no haya sido informado de la peligrosidad de las mercancías no estará obligado a continuar el transporte y podrá descargarlas, depositarlas, neutralizar su peligro, devolverlas a su origen o adoptar cualquier otra medida que resulte razonable en atención a las circunstancias del caso. El porteador deberá comunicarlo inmediatamente al cargador, el cual asumirá los gastos y daños derivados de tales operaciones (art. 24.2, LCTTM).

<sup>706</sup> Por ejemplo datos tales como: el nombre reglamentario de la mercancía peligrosa; el número de identificación ONU, etiquetas de peligro, Grupo de Embalaje (G.E.) y números de Identificación de peligro para la mercancía; cantidad de la mercancía, origen y destino; grado de llenado cuando sea aplicable y carga máxima de la mercancía; grado y tipo de limpieza y/o acondicionamiento exigible, antes de cargar el vehículo; datos complementarios sobre el producto como: inertización, temperatura, presión, estado físico, elementos de protección, horario de trabajo de la empresa cargadora y otros que se puedan considerar de interés; equipos de protección personal (ropa de protección necesaria) para que al conductor se le autorice el acceso a la planta cargadora, en función del riesgo del producto y de otros requisitos; informaciones contenidas en las Instrucciones escritas para el conductor según el apartado correspondiente del ADR y, por último; adicionalmente le puede suministrar otro tipo de información que crea conveniente. FEIQUE, “*Guía de Carga y Descarga para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera*” realizado por la Federación Empresarial de la Industria Química Española, 2007, pág. 8.

Además, en paralelo, una vez el vehículo ha llegado al lugar de carga, el cargador puede rehusarlo en el momento en que pida al conductor la documentación relativa al vehículo y el certificado de conformidad que autoriza a dicha unidad de transporte a realizar el transporte de la mercancía peligrosa en virtud del ADR y éste no se la presente, así como, muestre evidencias claras de que el vehículo no cumple tales condiciones exigidas o incluso que no disponga de los paneles o marcas exigidas por el ADR en el vehículo.

Sin ampliar más que lo necesario, como se ha afirmado, existe un amplio contenido normativo que, desde el Derecho administrativo se exige sobre la homologación y certificación de los vehículos a utilizar para el transporte de mercancías peligrosas por carretera. Más allá de la escasa relevancia que tienen estas disposiciones desde el punto de vista preventivo, lo que aquí nos interesa es que el transportista o en su caso, el operador de transporte o intermediario, ha recibido por parte del expedidor la información necesaria para la elección del vehículo y que éste, cuente con vehículos acondicionados y homologados con arreglo a la normativa. Indudablemente, el hecho de que se trate de un sector tan regulado desde la perspectiva del Derecho industrial en torno a la comercialización, homologación y certificación de estos vehículos redundará en una mejora de las condiciones de trabajo puesto que como bien es sabido, el vehículo es el puesto de trabajo del conductor profesional.

En efecto, todo vehículo debe llevar a bordo de la cabina del mismo, al margen de la documentación individual a cerca del permiso de conducir, CAP y certificado o carnet ADR del conductor y la documentación relativa a las mercancías (carta de porte, instrucciones escritas), la documentación del vehículo que gravita en torno al permiso de circulación (expedido por Tráfico en el que se acredita que el vehículo puede circular por las vías públicas), tarjeta de transporte (documento que autoriza al vehículo al transporte de mercancías que coincide con la autorización administrativa para el transporte público o privado complementario de mercancías que se otorga a la persona física o jurídica titular de la actividad), tarjeta de Inspección Técnica de Vehículos (en adelante, ITV) y el seguro obligatorio del vehículo (al igual que todo vehículo que circula por carretera, este seguro cubre, a través de los trámites con una compañía aseguradora con el transportista propietario del mismo, los daños corporales y materiales realizados a terceros con el vehículo durante la circulación) así como, en caso de que proceda, los permisos especiales, guías de explosivos, documento de traslado de residuos tóxicos o peligrosos, documento de ruta o recorrido, o bien el certificado de limpieza o de fumigación. Toda esta información debe ser llevada a bordo del vehículo en caso de que los agentes de seguridad (por ejemplo, Guardia Civil de tráfico) en la carretera la comprueben. Por el contrario, este incumplimiento será motivo de sanción a tenor de la infracción calificada como muy grave consistente en: «*no llevar a bordo del vehículo los documentos de transporte o acompañamiento o no indicar en éstos la mercancía peligrosa transportada*» (art. 140.25.4, LOTT. Responsabilidad según el caso, del transportista, cargador o expedidor).

Así con todo, someramente analizando las condiciones técnicas que se exigen para los vehículos en general vehículos cisterna que transporten determinadas clases de mercancías peligrosas, cabe mencionar, a tenor de la importancia para el devenir de la actividad, las normas técnicas prescritas en el ADR y en el Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo<sup>707</sup>, que incorporan una serie de normas sobre certificación e inspección de vehículos, vehículos cisternas<sup>708</sup> y

---

<sup>707</sup> El anexo II de esta norma básica nacional en nuestra investigación, fue objeto de modificación para adaptar su contenido a las nuevas normas técnicas relativas a la construcción y aprobación de las cisternas y de los vehículos tanto a nivel comunitario como a nivel nacional. Así, a raíz la Orden ITC/2632/2010, de 5 de octubre (BOE 12 octubre 2010) se actualiza y modifica el RD 551/2006 en torno, a los documentos que deben generar los nombrados organismos de control para la inspección y certificación de las cisternas y vehículos utilizados para el transporte por carretera de mercancías peligrosas. Esta Orden señala las siguientes disposiciones publicadas en torno a los vehículos, cisternas y contenedores cisterna, que dan fe de la importancia que tiene su control y cumplimiento en términos asegurar en términos de seguridad unos equipos de trabajo óptimos. Así con todo, por parte de los vehículos se han ido publicando las siguientes disposiciones: a) RD 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos; b) RD 2028/1986, de 6 de junio, por el que dictan normas para la aplicación de determinadas Directivas de la CEE, relativas a la homologación de tipos de vehículos automóviles, remolques y semirremolques, así como de partes y piezas de dichos vehículos y; c) Orden ITC/2816/2009, de 16 de octubre, por la que se actualizan los anexos I y II del RD 2028/1986, de 6 de junio, sobre las normas para la aplicación de determinadas directivas de la CE, relativas a la homologación de tipo de vehículos automóviles, remolques, semirremolques, motocicletas, ciclomotores y vehículos agrícolas, así como de partes y piezas de dichos vehículos. Mientras que por parte de las cisternas y contenedores cisterna las siguientes disposiciones normativas: a) Orden del Ministerio de Industria y Energía, de 20 de septiembre de 1985, sobre normas de construcción, aprobación de tipo, ensayos e inspección de cisternas para el transporte de mercancías peligrosas; b) Orden del Ministerio de Industria y Energía, de 30 de diciembre de 1994, por la que se modifica la de 20 de septiembre de 1985, sobre normas de construcción, aprobación de tipo, ensayos e inspección de cisternas para el transporte de mercancías peligrosas; c) Orden del Ministerio de Industria y Energía, de 16 de octubre 1996, por la que se modifica la de 20 de septiembre de 1985, sobre normas de construcción, aprobación de tipo, ensayos e inspección de cisternas para el transporte de mercancías peligrosas; d) RD 749/2001, de 29 de junio, por el que se establecen las características mínimas que deben cumplir las bocas de hombre e inspección de las cisternas de carburantes (gasolinas, gasóleos y fuel-oils ligeros) así como combustibles de calefacción doméstica u otros combustibles de uso industrial que están clasificados en el ADR como materias de la clase 3 y que además tengan una presión de cálculo de la cisterna de menos de 0,75 Kg/cm<sup>2</sup> de presión manométrica. e) RD 1437/2002, de 27 de diciembre, por el que se adecuan las cisternas de gasolina al RD 2102/1996, de 20 de septiembre, sobre control de emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COV). f) RD 948/2003, de 18 de julio, por el que se establecen las condiciones mínimas que deben reunir las instalaciones de lavado interior o desgasificación y despresurización, así como las de reparación y modificación, de cisternas de mercancías peligrosas. g) RD 340/2010, de 19 de marzo, por el que se modifica el RD 948/2003, de 18 de julio, por el que se establecen las condiciones mínimas que deben reunir las instalaciones de lavado interior o desgasificación y despresurización, así como las de reparación y modificación, de cisternas de mercancías peligrosas; h) Orden ITC/2765/2005, de 2 de septiembre, por la que se modifican los anexos I, II y IV del RD 948/2003, de 18 de julio, por el que se establecen las condiciones mínimas que deben reunir las instalaciones de lavado interior o desgasificación y despresurización, así como las de reparación y modificación, de cisternas de mercancías peligrosas y, por último; i) RD 222/2001, de 2 de marzo, por el que se dictan las disposiciones de aplicación de la Directiva 1999/36/CE del Consejo, de 29 de abril, relativa a equipos transportables a presión.

<sup>708</sup> En general la cisterna es el vehículo destinado al transporte a granel de líquidos o gases licuados.

contenedores cisternas<sup>709</sup> y, simultáneamente, los organismos de control y de las estaciones de ITV mediante las actuaciones<sup>710</sup> de inspección y certificación llevadas cabo por su distinto personal.

Vinculado a esta normativa, el legislador nacional a este respecto, por medio del artículo 1 del Reglamento General de Vehículos (RD 2822/1998, de 23 de diciembre. BOE 26 enero 1999) establece como exigencia para la circulación de vehículos la previa obtención de la correspondiente autorización administrativa. Específicamente, esta autorización se sustancia en la homologación de tipo de los vehículos, sus partes y piezas que es otorgada por la autoridad de homologación –en nuestro país es el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio– y en relación a la cual hay que partir de la distinción de dos clases de procedimientos principales: la homologación de tipo CE y la homologación de tipo nacional. Cabe aclarar que al tratarse de homologaciones CE, gozan del reconocimiento recíproco entre los Estados miembros del Espacio Económico Europeo (EEE). Del mismo modo, a su vez, los propietarios mientras sean responsables de un equipo a presión transportable, se deben asegurar que las condiciones de almacenamiento o transporte no comprometen el cumplimiento de los requisitos establecidos en el ADR ni en el Real Decreto 379/2001, de 6 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de almacenamiento de productos químicos y sus instrucciones técnicas complementarias MIE-APQ-1, MIE-APQ-2, MIE-APQ-3, MIE-APQ-4, MIE-APQ-5, MIE-APQ-6 y MIE-APQ-7.

Mientras, en virtud del Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo, particularizando en la instalación en vehículos de equipos de carga de explosivos en barreno se ajusta a lo dispuesto en el Real Decreto 1644/2008, de 10 de octubre<sup>711</sup>, que establece las normas para la comercialización y puesta en servicio de las máquinas. Estos equipos deberán ser conformes con lo establecido para ellos en los Reglamentos vigentes de seguridad minera y explosivos; asimismo, el análisis de riesgos correspondiente deberá ser certificado previamente a la utilización de dichos equipos (con objeto de medir la expansión que puede provocar un accidente de estas características y las posibles consecuencias para la población), por una entidad debidamente homologada y la instalación de cisternas por el Real Decreto 1388/2011, de 14 de octubre<sup>712</sup>.

---

<sup>709</sup> Según el ADR se trata del elemento que responda a la definición de contenedor, construido para contener materias gaseosas, líquidas, pulverulentas o granulares, pero que tengan una capacidad superior a 0,45 m<sup>3</sup>.

<sup>710</sup> En concreto, merced al anexo IV del RD 551/2006, el personal que realice estas inspecciones, debe cumplir unos requisitos en atención al tipo de aprobación (prototipo de cisternas, baterías de recipientes, inspecciones periódicas de envases, embalajes y grandes recipientes a granel –GRG, también conocido por las siglas IBC–, de cisternas, baterías de recipientes y contenedores cisterna, etc.) que se le encomiende, así en términos generales obligatoriamente debe ser técnico titulado con la cualificación, formación y experiencias apropiadas a esta actividad y, en particular, debe tener un conocimiento satisfactorio de las normas, y especificaciones de cada una de las inspecciones tipo que deba realizar.

<sup>711</sup> BOE 11 octubre 2008. Deroga el RD 1435/1992, de 27 de noviembre, que aplicaba la Directiva del Consejo 89/392/CEE, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre máquinas.

<sup>712</sup> Que dicta las disposiciones de aplicación de la Directiva 2010/35/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16-6-2010, sobre equipos a presión transportables y por la que se derogan las Directivas 76/767/CEE, de 27-7-1976, 84/525/CEE, de 17-9-1984, 84/526/CEE, de

En suma, no caben dudas al afirmar que en caso de no cumplir con todas estas disposiciones relativas a vehículos, remolques, semirremolques y sus partes y piezas, en general, aquellos vehículos de equipos de carga de explosivos en barreno y los distintos equipos a presión transportables (cisternas), el vehículo de transporte de mercancías peligrosas se encuentra alejado de cualquier homologación y su adecuación para circular correctamente puede quedar en entredicho. Desde luego, este hecho resulta capital para todas las partes obligadas puesto que estos incumplimientos pueden ser el detonante para que se produzcan incendios y explosiones por fallos en el motor, circuitos eléctricos, fugas de combustible, etc. En este particular, los empresarios transportistas (ya sean autónomos o titulares de una actividad con trabajadores asalariados a su cargo) en torno a sus vehículos deben realmente invertir en ellos y adquirir en aras a una mayor seguridad y eficacia en el transporte, aquellos vehículos de última generación. Es evidente el constante avance de la tecnología que implica novedades y cambios en las características de esta clase de vehículos. Así, la adquisición de aquellos vehículos cuyas prestaciones sean las idóneas en términos de consumo de combustible, confort y seguridad del vehículo coadyuvarán a que el puesto de trabajo, esto es la propia cabina del vehículo, sea lo más seguro y confortante posible para prevenir la seguridad y salud del conductor profesional y de su ayudante, en cada caso.

En este sentido, todas aquellas inspecciones iniciales, periódicas<sup>713</sup>, reparaciones y mantenimientos<sup>714</sup> que todo medio de transporte requiere,

---

17-9-1094, 84/527/CEE, de 17-9-1984 y 1999/36/CE, de 29-4-1999. BOE 15 octubre 2011. A este interés, resulta destacar que deroga el RD 222/2001, de 2 de marzo, por el que se dictan las disposiciones de aplicación de la Directiva 1999/36/CE del Consejo, de 29 de abril, relativa a equipos transportables a presión.

<sup>713</sup> Además, al margen de estas inspecciones iniciales y periódicas, también cabe la posibilidad de llevar a cabo una inspección extraordinaria. Esta inspección, tendrá su razón de ser en supuestos de que se haya producido una reparación, modificación o accidente que haya afectado a la seguridad del depósito o de sus equipos. En definitiva, cuando con la pertinente revisión existe conformidad del vehículo en cuestión con las disposiciones del ADR, el vehículo será acreditado con un certificado de aprobación ADR –este certificado de aprobación debe ajustarse al modelo señalado al respecto en el ADR (9.1.3.5)–. En todo caso, sus dimensiones serán las del tamaño A4 (210 x 297 mm.). Pueden utilizarse el anverso y el reverso. Deberá ser de color blanco con una diagonal rosa. Estará redactado en la lengua, o en una de las lenguas del país expedidor. A su vez, el certificado de aprobación para un vehículo cisterna para residuos que opere al vacío deberá llevar la siguiente inscripción: «*vehículo cisterna de residuos que opera al vacío*» expedido por el correspondiente organismo de control. Sin embargo, amén del art. 12 del RD 551/2006, de 5 de mayo, cabe la posibilidad que el fabricante o propietario del mismo objeto de un informe o certificación de un organismo de control o una estación ITV pueda manifestar su disconformidad o desacuerdo con el informe o certificado; para ello se debe acoger al procedimiento previsto en el art. 16 de la Ley 21/1992, de 16 de julio de Industria (BOE 23 julio 1992).

<sup>714</sup> Los empresarios deben conceder a los conductores profesionales todo el tiempo necesario para que revise su vehículo con anterioridad a la puesta en marcha del transporte por carretera. En esta línea, no deben ser objeto de sanción por negarse a conducir si su funcionamiento es incorrecto y no apto. De interés a este respecto, conviene precisar cómo por parte de los distintos convenios colectivos –como es el caso del convenio de la Comunidad Autónoma de La Rioja (Convenio colectivo de trabajo extraestatutario de eficacia limitada para la actividad del Transporte de Mercancías por Carretera de la Comunidad Autónoma de La Rioja para los años 2008, 2009 y 2010. Resolución de 16 diciembre 2008)– se suelen indicar en concreto en torno a los vehículos, la necesidad por parte de la empresa de transporte de realizar una revisión general de los mismos al menos una vez al año; revisión que se hará por aquella persona que maneje los bienes de forma habitual, o en su defecto la que designen los

disminuye el porcentaje de averías y, por ende, los accidentes se reducen de forma drástica. En efecto, un gran porcentaje de accidentes de tráfico junto con los factores relacionados con la climatología y el estado de la calzada se producen como consecuencia de un inadecuado mantenimiento del vehículo por parte del conductor profesional, así la formación e información que tenga de antemano en torno a las máquinas, motor y sistemas de seguridad del vehículo, resultan útiles para la reducción de los accidentes de este tipo de transporte. En líneas generales, estas revisiones y mantenimientos adecuados se caracterizan por aquellos elementos fundamentales de seguridad para el propio vehículo en la carretera, tales como pastillas de los frenos<sup>715</sup>, luces, neumáticos, aceite, filtros, limpiaparabrisas<sup>716</sup>, así como aquellos para el conductor profesional: anclajes de los cinturones de seguridad<sup>717</sup> o sistemas de airbag. Obviamente todos estos elementos de seguridad a medida que pasa el tiempo sufren un desgaste, precisamente por ello, deben ser revisados y reparados en tal caso para conseguir en suma que el vehículo se encuentre en perfecto estado.

Así con todo, evidentemente por medio de un mantenimiento eficaz del vehículo, cumpliendo con las revisiones generales, los vehículos de mercancías peligrosas se encuentran acondicionados para poder ser utilizados eficazmente. Lógicamente, el conductor profesional utilizando un vehículo bajo estas condiciones se encontrará ante unas correctas condiciones laborales.

---

representantes legales de los trabajadores (este requisito quedará cumplimentado con la revisión oficial obligatoria).

<sup>715</sup> La STSJ Cataluña de 22 Feb. 2007 (recurso 8961/2006) versa sobre un accidente producido por un fallo en el freno del vehículo, a consecuencia del cual el vehículo volcó y atrapó al conductor, matándolo. La importancia de esta sentencia reside en el hecho de que el accidente mortal se produjo debido a que el freno del vehículo no funcionó debidamente. La empresa añadiendo al hecho de que no facilitó al trabajador ninguna información ni formación preventiva sobre su trabajo, no realizó la revisión periódica del mantenimiento preventivo del vehículo, ni tampoco tenía organizada ningún tipo de actividad preventiva. Por consiguiente, existe causalidad entre la falta de medidas de seguridad y el suceso acaecido, además ello trae consigo también un recargo de prestaciones de Seguridad Social (que analizaremos debidamente a posteriori) debido a que dicha omisión de medidas de Seguridad en el trabajo causantes del accidente, exige, según reiterada jurisprudencia, *«la existencia de nexo causal adecuado entre el siniestro del que trae causa el resultado lesivo para la vida o integridad física de los trabajadores y la conducta pasiva del empleador, consistente en omitir aquellas medidas de seguridad impuestas por normas reglamentarias respecto a máquinas, instrumentos o lugares de trabajo, excluyéndose la responsabilidad empresarial cuando la producción del evento acontece de manera fortuita, de forma imprevista o imprevisible, sin constancia diáfana del incumplimiento por parte del empleador de alguna norma de prevención o por imprudencia del propio trabajador accidentado, cuando no se acogen o utilizan las medidas adoptadas por la empleadora y puestas a su disposición»*.

<sup>716</sup> En este punto, el parabrisas resulta muy importante. Para ello, debe estar provisto de dispositivos de limpieza que permitan mantener la visibilidad a través del mismo de forma óptima ya que, éste es esencial para la seguridad viaria.

<sup>717</sup> El cinturón de seguridad es fundamental al evitar que el conductor y en su caso, su ayudante puedan salir proyectados en caso de un golpe fortuito en la carretera. Realmente respecto a los mismos, actualmente han evolucionado (en algunos vehículos en caso de no encontrarse abrochado suena un aviso) a grandes pasos hasta convertirse en esenciales para evitar la alta siniestralidad que padece el sector. Indudablemente, es un elemento que juega un papel muy importante para la seguridad, ya que es el encargado de evitar que los ocupantes del vehículo salgan proyectados en caso de accidente.



No obstante, desde un prisma preventivo, resulta imprescindible para mantener el estado del vehículo en perfectas condiciones y asegurar su acondicionamiento, comprobar al iniciar la jornada o bien, tras una parada de descanso y antes de iniciar la marcha «*el correcto funcionamiento de la dirección, circuito de aire, frenos, luces e intermitentes, niveles y ruedas*»<sup>718</sup> sin obviar los limitadores de velocidad y discos de tacógrafo que van instalados en el vehículo y que también derivan su buen estado en un perfecto complemento para la protección de la seguridad y salud del conductor así como del ayudante, en caso de precisar de él. En el momento en que falte la seguridad más elemental en éstos por encontrarse desgastados o inoperantes, el conductor puede dar su negativa a la conducción del vehículo al tener razones más que fundadas sobre la seguridad del mismo. Dicha negativa debe ser avisada con suficiente antelación a la empresa o a sus superiores para que se puedan adoptar las medidas necesarias<sup>719</sup>. Este derecho fundamental del trabajador, como es sabido viene amparado en el artículo 21.2 de la LPRL (riesgo grave e inminente) en el cual, el trabajador tiene derecho a interrumpir su actividad y abandonar el lugar de trabajo, en caso necesario, cuando considere que dicha actividad entraña un riesgo grave e inminente para su vida o su salud.

Finalmente, conviene hacer una puntualización ante los nombrados elementos de seguridad (como por ejemplo el cinturón de seguridad) cumplen básicamente dos objetivos: proteger al conductor y, por extensión, a su ayudante ante cualquier tipo de accidente de tráfico y mantener segura la carga peligrosa transportada. A su vez, estos elementos de seguridad se agrupan en dos bloques<sup>720</sup>, estos son: la seguridad activa y la seguridad pasiva. En primer orden, los elementos de la seguridad activa se traducen en aquellos destinados a evitar un accidente (frenos, ABS<sup>721</sup>, dirección, neumáticos, suspensión, alumbrado, parabrisas, ergonomía, etc.), mientras que por el contrario, los elementos de seguridad pasiva comprende aquellos dispositivos destinados a disminuir al máximo la gravedad de las lesiones producidas al manifestarse un accidente en la tripulación del vehículo (protección en caso de choque, salientes exteriores, parachoques, lunas de seguridad, etc.). Para conseguir cumplir ambos objetivos, los fabricantes de los vehículos deben construirlos de forma que el conductor profesional tenga un espacio suficiente de visión tanto por delante como por los laterales (mediante retrovisores) ya que, de este modo el conductor puede observar la circulación por detrás suya ante cualquier tipo de incidente que pueda ocurrir con la carga que transporta. Merced al mencionado Reglamento General de Vehículos, todos ellos deben reunir los requisitos establecidos en sus anexos I (reglamentación vigente) y III (espejos retrovisores). Además, el mismo Reglamento en su anexo IV regula la protección trasera.

---

<sup>718</sup> FUNDACIÓN MAPFRE, “*Seguridad y Salud para Conductores de mercancías*”, en base al Informe vial para conductores de mercancías (julio 2010), marzo 2011, págs. 177-179.

<sup>719</sup> Convenio Colectivo de trabajo del sector Transporte de mercancías por carretera de Navarra. Resolución 625/2008, de 31 julio.

<sup>720</sup> FUNDACIÓN MAPFRE, “*Seguridad y Salud para Conductores de mercancías*”, en base al Informe vial para conductores de mercancías (julio 2010), marzo 2011, pág. 114.

<sup>721</sup> Sus siglas toman su origen en la expresión inglesa “*Anti-skid Brake System*” que se traduce en “sistema de frenos antideslizantes”

### 1.1. Señalización de los vehículos de mercancías peligrosas.

De igual forma que las mercancías peligrosas deben estar perfectamente señalizadas, los vehículos que las transportan deben estar provistos de etiquetas en las que identifiquen claramente la clase de materia transportada y los peligros de cada una de ellas. Desde este prisma, resulta capital en el transporte de mercancías peligrosas por carretera que toda unidad de transporte deba ir provista de etiquetas y de una señalización de color naranja<sup>722</sup>, –conforme prescribe a estos efectos el ADR en su capítulo 5.3–. Al señalar concretamente «*toda unidad de transporte*» ello significa que también deben señalizarse y etiquetarse los contenedores, CGEM, MEMU, contenedores cisterna, cisternas portátiles y vehículos.

Antes de empezar a analizar de modo pormenorizado tanto la señalización por medio de paneles de naranja y de etiquetas en las que se identifiquen las materias transportadas, de modo simultáneo ha de hacerse mención especial a las bandas reflectantes de los camiones. Ciertamente, dado que el transporte de mercancías peligrosas en un alto porcentaje del tiempo se realiza de noche, por medio de las mismas y a favor de los otros usuarios en la vía y de iguales camiones que circulen por la carretera, se permiten distinguir a esta clase de vehículos para que sean visibles en la calzada, tanto como su altura como su extensión. De hecho, para reducir sensiblemente la siniestralidad en la carretera e incrementar la visibilidad de dichos vehículos en carretera en condiciones de baja visibilidad, estas bandas instaladas en el vehículo permiten señalar todo el contorno del mismo; se sitúan en la parte trasera y en los laterales.

Producto de su mayúscula importancia para la seguridad vial, desde el 10 de julio de 2011, el mencionado Reglamento General de Vehículos, en su anexo XI, respecto a las señales en los vehículos añade en virtud de la Orden PRE/52/2010, de 21 de enero<sup>723</sup> la denominada técnicamente como señal V-23, de modo que los vehículos matriculados a partir de esa fecha señalada, tienen la obligación de instalar las bandas reflectantes<sup>724</sup>. Pese a no estar relacionado con el transporte de mercancías peligrosas ni con el ADR, el uso de esta señalización es general para todos los vehículos con independencia de la mercancías que transporten y que cumplan ciertos requisitos –habrá vehículos que transporten cargas peligrosas que deban llevar estas bandas reflectantes y otros que no. Dicho esto, el Reglamento General de Vehículos fija obligatoriamente esta condición para los vehículos largos y pesados dedicados al transporte de mercancías; por el contrario, la instalación del distintivo resulta

---

<sup>722</sup> Según indica el ADR específicamente este color naranja de los paneles en condiciones de utilización normales deben tener coordenadas tricromáticas localizadas en la región del diagrama colorimétrico que se delimitará al unir entre sí los puntos de cuyas coordenadas aparecen señaladas en el mismo Acuerdo.

<sup>723</sup> Por la que modifica los anexos II, IX, XI, XII y XVIII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por RD 2822/1998, de 23-12-1998. BOE 23 enero 2010.

<sup>724</sup> Para favorecer el uso de estas bandas reflectantes la DGT, con posterioridad a esta nueva obligación realizó una campaña divulgativa en diferentes medios de comunicación, según se extrae de la noticia publicada en Blog del Transportista:

<http://www.blogdeltransportista.com/2011/06/07/a-partir-del-10-de-julio-seran-obligatorias-las-bandas-reflectantes/>.

voluntaria para los vehículos de transporte pesado, matriculados con anterioridad a dicha fecha. Según esta norma, mediante las bandas reflectantes se consigue que el vehículo de grandes dimensiones sea visible en la carretera para proteger la seguridad vial; de hecho es obligatoria su instalación para los vehículos anchura superior a 2,10 m y longitud superior a 6 m. En concreto para los vehículos de motor con al menos cuatro ruedas, dedicados al transporte de mercancías, cuya masa máxima sea superior a 7,5 toneladas (con excepción de los chasis cabinas, vehículos incompletos y cabezas tractoras para semirremolques) y para los remolques y semirremolques cuya masa máxima es superior a 3,5 toneladas. Sin embargo, según señala el Ministerio de Fomento<sup>725</sup>, es recomendable instalar dicho distintivo, de forma voluntaria, en el resto de vehículos de motor con, al menos cuatro ruedas, dedicados al transporte de mercancías y al resto de remolques y semirremolques con una masa máxima superior a 0,75 toneladas.

En cuanto a los requisitos de estas bandas reflectantes, cabe decir que deben estar constituidas por una franja regular o una serie de franjas de material retrorreflectante colocadas de tal manera que identifiquen el contorno, o en su defecto, la longitud y anchura total de un vehículo de motor o conjunto de vehículos o sus cargas. Su instalación es simple puesto que es una cinta adhesiva –reflectante y homologada–. Finalmente, en cuanto a sus dimensiones, la anchura de las franjas será de 50 mm, de color blanco o amarillo, en el caso de las partes laterales del vehículo, o rojo o amarillo en caso de la parte trasera del mismo.

Los medios de transporte de mercancías peligrosas –con el añadido de estas bandas reflectantes– deben llevar obligatoriamente tanto un panel naranja como placas-etiquetas que identifiquen claramente el tipo de carga peligrosa que transporta por carretera, así como las siglas SP (tanto delante como detrás) en las que se identifica que el vehículo en cuestión está sujeto a una autorización de transporte de servicio público. A fin de cumplir esta obligatoriedad, según recoge el ADR (capítulo 5.3.1) el expedidor –empresa que expide para ella misma o para un tercero mercancías peligrosas– acuerda con el transportista quién suministra y coloca estas placas-etiquetas en el vehículo. Seguidamente, es obligación del transportista con la ayuda en su caso del Consejero de Seguridad designado en la empresa, el suministrar e informar al conductor de los adecuados paneles naranja y placas-etiquetas que debe llevar, previamente definidas por el expedidor; éste último, a su vez, para su propia seguridad en la carretera, debe cerciorarse y asegurarse de la presencia de estos paneles naranjas necesarios como de las etiquetas-placas de peligro se corresponden con el producto a transportar. Para esta tarea del conductor, alcanza la formación<sup>726</sup> ya que, como se pudo comprobar entre las

---

<sup>725</sup> A través de su gabinete de prensa en comunicado de 9 de junio de 2011.

<sup>726</sup> Amén del Reglamento General de Conductores (RD 818/2009, de 8 de mayo), en su anexo V se determinan las pruebas a realizar por los solicitantes de las distintas autorizaciones. En su apdo. c) para las pruebas a realizar por los solicitantes de la autorización especial para vehículos que transporten mercancías peligrosas se encuentra, en efecto, dentro de las pruebas de control de conocimientos sobre formación teórica el marcado, etiquetado, inscripciones y señalización naranja.

materias que se exigen para la obtención del certificado ADR se encuentra la relativa al marcado, etiquetado, inscripciones y señalización naranja.

Posteriormente y antes de proceder a la carga en la instalación al efecto, el cargador deberá asegurarse de que se han instalado sobre los vehículos los paneles Naranja y las placas-etiquetas de peligro correspondientes. No obstante, en su caso, el cargador puede proceder al marcado de bultos con el número UN y al etiquetado de aquéllos con las etiquetas de peligro de las Mercancías a transportar. En efecto, al llegar el vehículo al lugar de la carga, el cargador puede establecer por delegación del expedidor estas placas-etiquetas de peligro del vehículo. En este sentido en virtud de lo acordado con el transportista previamente, se coordinará con el conductor para colocar dichas etiquetas en el vehículo (5.3.1., ADR).

Es responsabilidad del empresario transportista cumplir con estas exigencias, aunque como se ha podido comprobar el cargador debe comprobar también que el vehículo cumple las condiciones necesarias y que lleva los códigos adecuados al producto que se va a transportar. Por contra, el hecho de que el vehículo carezca de paneles, placas o etiquetas de peligro o cualquier señalización exigible está considerado como infracción muy grave conforme a la LOTT (art. 140.25.6) asumiendo la sanción en cada caso, el transportista, el cargador o expedidor. No obstante, por la comisión de esta infracción tipificada como muy grave el transportista quedará exento de responsabilidad si se acredita que, dadas las circunstancias de carga, él no pudo detectar la falta de etiquetas de peligro en los bultos o envases.

En la tarea de valorar normativamente esta exigencia relativa a la señalización de los vehículos, el Reglamento General de Vehículos, en cuyo anexo XI (específicamente en su apartado V-11) regula esta señalización concreta del vehículo que transporta mercancías peligrosas. De esta forma, la señalización que indica que el vehículo transporta mercancías peligrosas se fija en la parte delantera y en la parte trasera de la unidad de transporte, perpendicularmente al eje longitudinal de ésta y deben de ser bien visibles. A ellos, se les suman otros dos distintivos idénticos pero esta vez, en los costados del vehículo, paralelamente al eje longitudinal del mismo y de manera claramente visible, en los que deben hacerse constar los números de identificación prescritos para cada una de las materias transportadas. En este mismo orden, en el caso de contenedores que transporten materias sólidas peligrosas a granel y en el caso de contenedores-cisterna, los paneles situados en los costados pueden ser reemplazados por una hoja autoadhesiva, una pintura o cualquier otro procedimiento equivalente siempre que el material utilizado a tal efecto sea resistente a la intemperie y garantice una señalización duradera.

Por su parte, con arreglo a las disposiciones contenidas en el vigente ADR, se deben fijar placas-etiquetas en las paredes exteriores de los contenedores, CGEM, MEMU, contenedores cisterna, cisternas portátiles y vehículos. Estas placas-etiquetas corresponden a las etiquetas prescritas en el ADR<sup>727</sup>.

---

<sup>727</sup> De este modo, conforme a las columnas 5 y 6 de su capítulo 3.2, tabla A, las etiquetas, indica el número de modelo de etiquetas y etiquetas que deben colocarse sobre los bultos, contenedores, contenedores-cisternas, cisternas portátiles, CGEM y vehículos. No obstante,

Las placas-etiquetas deben figurar sobre un fondo de color que ofrezca un buen contraste o ir rodeadas de un borde de trazo continuo o discontinuo. Existen exenciones a la fijación de placas-etiquetas en determinados tipos de transporte. Así para la clase 1 de mercancías peligrosas –materias y objetos explosivos– los grupos de compatibilidad no se indican en las mismas siempre que el vehículo, el contenedor o los compartimentos especiales de las MEMU contengan materias u objetos dependientes de varios grupos de compatibilidad. A su vez, no es de extrañar que los vehículos, contenedores o compartimentos especiales de las MEMU, contengan materias u objetos pertenecientes a diferentes divisiones. En este concreto supuesto, según señala el ADR, sólo llevarán las placas-etiquetas relativas al modelo de la división más peligrosa.

Especialmente, en virtud del ADR se establece una placa-etiqueta de riesgo primario especial para aquellos vehículos que transporten mercancías incluidas en la clase 7, esto es: materias radiactivas. Esta placa-etiqueta, varía de las generales al cumplir los siguientes requisitos: deberá tener 250 mm por 250 mm como mínimo con una línea de reborde negra retirada 5 mm y paralela al lado, y en lo demás, el aspecto representado por la figura que a colación se adjunta (modelo núm. 7D). La cifra “7” tendrá una altura mínima de 25 mm. El fondo de la mitad superior de la placa-etiqueta será amarillo y el de la mitad inferior blanco; el trébol y el texto serán negros. El empleo de la palabra “RADIOACTIVE” –como se comprueba de inmediato y también recogido en el **anexo 10**– en la mitad inferior es facultativo, de manera que este espacio puede utilizarse para poner el número ONU relativo al envío.

---

para las materias y los objetos de la clase 7, 7X indica el modelo de etiqueta 7A, 7B o 7C, según el caso, en función de la categoría o la placa etiqueta 7D. Las disposiciones generales en materia de etiquetado (por ejemplo, el número de etiquetas o su emplazamiento) se indican concretamente, en el apdo. 5.2.2.1 para los bultos y en el apdo. 5.3.1 para los contenedores, contenedores-cisterna, CGEM, cisternas portátiles y vehículos. Sin embargo, las disposiciones especiales que se indican seguidamente pueden modificar las anteriores disposiciones sobre etiquetado. De este modo, mediante las disposiciones especiales se indica los códigos numéricos que deben respetarse. Estas disposiciones afectan a un extenso abanico de aspectos que se refieren sobre todo al contenido de las columnas 1 a 5, (por ejemplo prohibiciones de transporte, exenciones de determinadas disposiciones, explicaciones relativas a la clasificación de determinadas formas de mercancías peligrosas afectadas y disposiciones suplementarias sobre etiqueta o marcado) y que se recogen en el capítulo 3.3 en orden numérico. Si la columna 6 está vacía, no se aplicará ninguna disposición especial al contenido de las columnas 1 a 5 para las mercancías peligrosas de que se trate. De cualquier forma, en cuanto a las características de las placas-etiquetas, salvo como veremos para aquellas de la clase 7 (materias radiactivas) todas ellas deben cumplir las siguientes exigencias: a) tener unas dimensiones mínimas de 250 mm. por 250 mm., con una línea a 12,5 mm. del borde y paralela a este. En la mitad superior de la etiqueta la línea debe tener el mismo color que el signo convencional y en la mitad inferior debe tener el mismo color que la cifra de la esquina inferior; b) corresponder a la etiqueta para la mercancías peligrosa en cuestión al color y a su símbolo particular –a este respecto ver **anexo 10**: “Modelos de etiquetas según el ADR”– y; c) llevar el número o las cifras (y para las mercancías de la clase 1, la letra del grupo de compatibilidad), en cifras de al menos 25 mm. de altura, prescritas en 5.2.2.2 para la etiqueta correspondiente a la mercancía peligrosa en cuestión.



Sin embargo, esta placa-etiqueta no es obligatoria en los vehículos o contenedores que transporten bultos exceptuados, ni para los pequeños contenedores. Por último, cuando la placa etiqueta se encuentre fijada a un porta placas, éste se debe diseñar para que la placa etiqueta no pueda deslizarse o soltarse del soporte durante el transporte (especialmente como resultado de impactos o de actos involuntarios).

En cuanto a la posición en la que deben fijarse las placas-etiquetas, éstas difieren en atención al tipo de unidad de transporte, según lo cual, en los contenedores, CGEM, contenedores cisterna y cisternas portátiles, en virtud del ADR, éstas deben fijarse en los dos costados y en cada extremo de los mismos. En caso de que el contenedor-cisterna o bien la cisterna portátil tenga varios compartimentos y por razones de su servicio transporte dos o más mercancías peligrosas, las placas-etiqueta de cada mercancía se colocarán a los dos lados del compartimento correspondiente y en los dos extremos. En otro orden, en este caso para los vehículos portadores de contenedores, CGEM, contenedores cisterna o cisternas portátiles, el ADR dispone claramente que no serán necesario fijar placas-etiquetas en los mismos, salvo cuando las placas-etiquetas de los distintos contenedores que porte no sean visibles desde el exterior del vehículo portador (en este caso, las mismas placas se deben fijar además en los dos laterales y en la parte trasera del vehículo).

Continuando con la casuística de los distintos tipos de unidades de transporte y la fijación de las placas-etiquetas, por lo que respecta a los vehículos para granel, vehículos cisterna, vehículos batería, MEMU y vehículos con cisternas desmontables deben hacerse las siguientes consideraciones. Así, en supuesto de que el vehículo-cisterna o la cisterna desmontable transportada sobre el vehículo tenga varios compartimentos y transporte dos o más mercancías peligrosas diferentes, las placas-etiqueta de cada mercancía se deben colocar

a los dos lados del compartimento correspondiente y una placa-etiqueta, para cada modelo colocado en cada lado, en la parte trasera del vehículo; si se necesitan varias placas-etiquetas para el mismo compartimento, éstas se colocarán al lado de la otra. De igual forma, estas últimas disposiciones también se aplican a las MEMU que transporten cisternas y contenedores para granel; por el contrario, si transportan bultos conteniendo materias y objetos explosivos, las placas etiquetas se deben colocar a ambos lados y en la parte trasera de la MEMU.

Igualmente, los vehículos que transporten bultos que contengan materias u objetos de la clase 1, es decir, explosivos, deben llevar placas-etiquetas colocadas sobre los dos laterales y la parte trasera del vehículo. Por otra parte, los vehículos que transporten materias radiactivas en embalajes o grandes recipientes a granel (GRG), deben llevar placas-etiquetas sobre los dos laterales y la parte trasera del vehículo. Finalmente, todas estas disposiciones también se aplican a los vehículos cisterna, los vehículos con cisternas desmontables, los vehículos batería, los contenedores cisterna, los CGEM, MEMU y las cisternas portátiles vacías, sin limpiar o sin desgasificar, así como los vehículos y los contenedores para granel vacíos sin limpiar, por lo que todos ellos deben continuar llevando las placas-etiquetas requeridas para la carga precedente.

En conjunción con las analizadas placas-etiquetas, todas aquellas unidades de transporte que lleven consigo mercancías peligrosas deben llevar dispuestos en un plano vertical, dos paneles rectangulares de color naranja; uno en la parte delantera de la unidad de transporte y el otro, en la parte trasera, perpendicularmente al eje longitudinal de ésta. Ambos paneles, que deben reunir una serie de condiciones relativas al color, a unas dimensiones exactas y ser resistentes al fuego<sup>728</sup>, deben ser perfectamente visibles para facilitar en caso de accidente la identificación por parte de la autoridad laboral competente de las mercancías transportadas y los riesgos que presentan. En cualquier caso, cuando estos vehículos contengan paneles que no concuerden con las mercancías transportadas, automáticamente han de ser retirados o cubiertos en su totalidad.

---

<sup>728</sup> En este interés, cabe agregar la regulación realizada través del Reglamento General de Vehículos (V-11 apdo. cuarto) por medio del cual, las muestras que se presenten a homologación se someterán a un ensayo de resistencia al fuego. No en vano, se someterán dos muestras a la acción del fuego durante 15 minutos en las siguientes condiciones que se detallan: a) hogar de quemado: Formado por una artesa circular de 720 mm de diámetro y 150 mm de altura, conteniendo 50 litros de gasolina de 96 octanos; b) las dos muestras a quemar se colocarán de forma que el borde interior del panel quede a una altura de 500 mm del borde superior de la artesa y centrado con el recipiente; c) el sitio donde se realice la prueba estará adecuadamente protegido de corrientes de aire; d) al cabo de quince minutos se retirarán las muestras de la llama. Los caracteres de ambas muestras deberán ser claramente legibles a una distancia de 5 metros y, por último; e) en los paneles de números intercambiables no se admitirá un desplazamiento de los mismos que pueda alterar su orden de identificación.

Si el número de identificación de peligro está indicado en la columna 20<sup>729</sup> de la tabla A del capítulo 3.2 del ADR, los vehículos cisterna, los vehículos batería o las unidades de transporte que consten de una o varias cisternas que transporten mercancías peligrosas deberán llevar, además, en los costados de cada cisterna o compartimento de la misma o elementos de los vehículos batería, paralelamente al eje longitudinal del vehículo, de manera claramente visible, los respectivos paneles de color naranja que han de ir provistos del número de identificación de peligro y del número ONU, para cada una de las materias transportadas en la cisterna, en los compartimentos de la cisterna o en los elementos de los vehículos batería. Para los MEMU, estos requisitos se aplican únicamente a las cisternas con una capacidad superior o igual a 1.000 L y a los contenedores para granel.

Por el contrario, no será necesario poner estos paneles naranjas en los vehículos cisterna o en las unidades de transporte que consten de una o varias cisternas que transporten materias con los números ONU 1202, 1203 o 1223, o del carburante de aviación clasificado con los números ONU 1268 ó 1863 pero ninguna otra materia peligrosa, si los paneles puestos en la parte delantera y trasera llevan los números de identificación de peligro y el número ONU prescritos para la materia más peligrosa transportada, es decir, aquélla cuyo punto de inflamación sea más bajo.

Por su parte, a tenor del ADR, si el número de identificación de peligro está indicado en la mencionada columna 20, las unidades de transporte y los contenedores que transporten materias sólidas o los objetos no embalados o materias radiactivas embaladas portando un solo número ONU para ser transportadas bajo uso exclusivo en ausencia de otras mercancías peligrosas deberán además llevar, sobre los costados de cada unidad de transporte o de cada contenedor, paralelamente al eje longitudinal del vehículo, de manera claramente visible, los paneles de color naranja. A este respecto, dichos paneles también deben ir provistos de los números de identificación de peligro y el número ONU, para cada una de las materias transportadas a granel en la unidad de transporte o en el contenedor o para materias radiactivas embaladas cuando están destinadas a ser transportadas bajo uso exclusivo en la unidad de transporte o en el contenedor. De cualquier forma si los paneles naranja previstos en ADR se encuentran colocados en los contenedores, contenedores cisterna, CGEM o cisternas portátiles de tal forma que no sean bien visibles desde el exterior del vehículo portador, los mismos paneles necesariamente obligatoriamente han de colocarse además en los dos costados laterales del vehículo.

Concretando más, para las unidades de transporte que transporten solamente una materia peligrosa y ninguna materia no peligrosa, los paneles naranja no serán necesarios en el caso en que, los colocados en las partes delantera y trasera, vayan provistos del número de identificación de peligro y del número ONU para esa materia.

---

<sup>729</sup> La cual contiene un número de dos o tres cifras (precedidas en determinados casos por la letra "X" para las materias y objetos de las clases 2 a 9 y, para las materias y objetos de la clase 1, se compone del código de clasificación. El número debe aparecer en la parte superior del panel naranja.



Todas estas disposiciones son aplicables igualmente a las cisternas fijas o desmontables, a los vehículos batería y a los contenedores cisterna, a las cisternas portátiles y CGEM, vacías sin limpiar, sin desgasificar o sin descontaminar, a las MEMU sin limpiar, así como a los vehículos y contenedores para el transporte a granel, vacíos, sin limpiar o sin descontaminar. En suma, ha de advertirse que los paneles naranja que no se refieran a las mercancías peligrosas transportadas, o a los restos de dichas mercancías, deberán ser retirados o cubiertos. Si los paneles van recubiertos, el revestimiento deberá ser total y deberá seguir siendo eficaz, después de un incendio de una duración de 15 minutos.

## **1.2. Especificaciones relativas a los paneles naranja.**

Independientemente de la unidad de transporte analizada, los paneles naranja deben ser retroreflectantes y deberán tener una base de 40 cm y una altura de 30 cm; llevarán un ribete negro de 15 mm. El material utilizado debe ser resistente y garantizar una señalización duradera. El panel no deberá separarse de su fijación después de un incendio de una duración de 15 minutos. Permanecerá fijado sea cual sea la orientación del vehículo. Los paneles naranja pueden presentar en el medio una línea horizontal con una anchura de 15 mm.

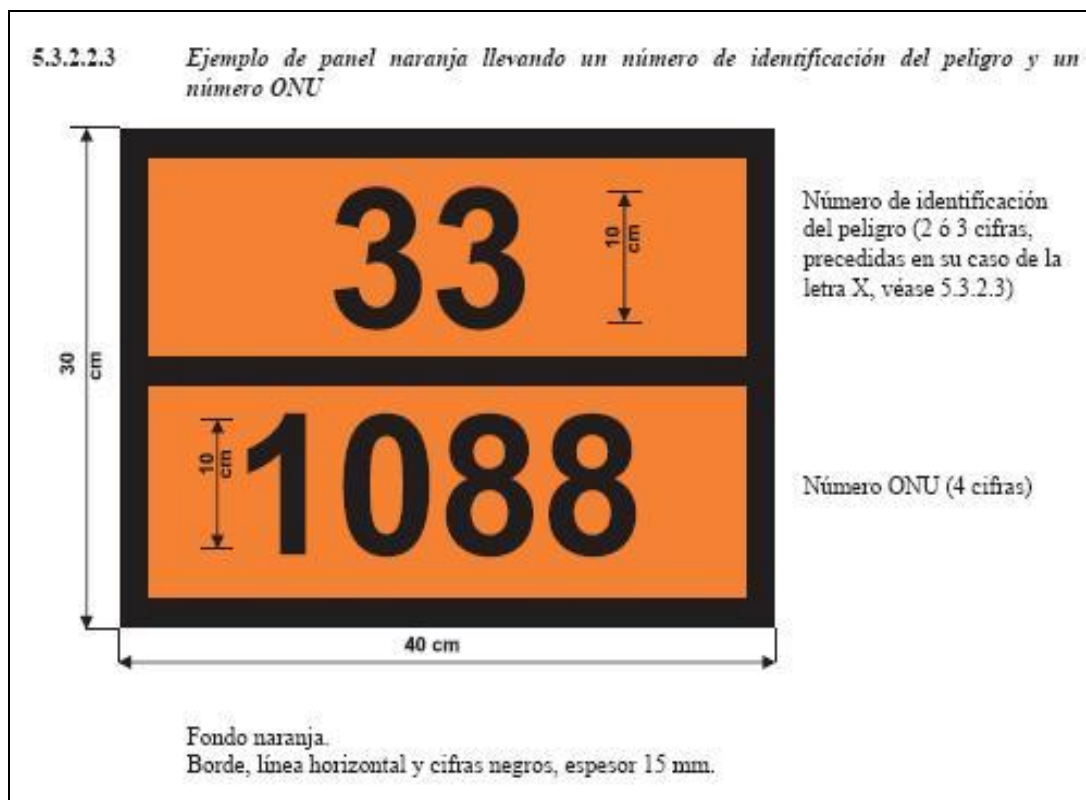
Si el tamaño y la construcción del vehículo son tales que la superficie disponible sea insuficiente para fijar estos paneles naranja, sus dimensiones podrán ser reducidas hasta 300 mm para la base, 120 mm para la altura y 10 mm para el reborde negro. En ese caso, las materias radiactivas embaladas que se transporte en la modalidad de uso exclusivo, sólo se requiere el número de ONU, y el tamaño de las cifras que se establece en general podrá reducirse a 65 mm de altura y 10 mm de grosor del trazo.

Para los contenedores que transporten mercancías peligrosas, sólidas a granel y para los contenedores cisterna, CGEM y cisternas portátiles, la señalización prevista en el ADR puede ser reemplazada por una hoja autoadhesiva, una pintura u otro procedimiento equivalente. El número de identificación de peligro y el número ONU deberán estar constituidos por cifras negras de 10 cm de altura y de 15 mm de espesor. El número de identificación del peligro deberá inscribirse en la parte superior del panel y el número ONU en la parte inferior; estarán separados por una línea negra horizontal de 15 mm de espesor que atraviese el panel a media altura<sup>730</sup>.

El número de identificación de peligro y el número ONU deberán ser indelebles y permanecer visibles después de un incendio de una duración de 15 minutos. Las cifras y las letras intercambiables sobre los paneles que representen el número de identificación de peligro y el número ONU y permanecerán en su lugar durante el transporte y sin tener en cuenta la orientación del vehículo.

---

<sup>730</sup> Conforme al apdo. 5.3.2.2.3, del ADR.



A tenor de este gráfico, por tanto se observa como el número de identificación del peligro se sitúa en la parte superior del panel y en la parte inferior, el número de identificación de la materia, debiendo ajustarse sus dimensiones, color y características técnicas. En caso de que el panel naranja se encuentre fijado a un porta paneles o sea plegable, se diseñarán y asegurarán estos para que no puedan plegarse o soltarse del soporte durante el transporte (especialmente como resultado de impactos o de actos involuntarios).

#### 1.2.1. Significado de los números de identificación del peligro

El número de identificación del peligro comprende dos o tres cifras. En general, indican los peligros siguientes (la primera cifra se relaciona con la siguiente relación:

- 2: Emanación de gases resultantes de presión o de una reacción química.
- 3: Inflamabilidad de materias líquidas (vapores) y gases o materia líquida susceptible de autocalentamiento.
- 4: Inflamabilidad de materia sólida o materia sólida susceptible de autocalentamiento.
- 5: Comburente (favorece el incendio).
- 6: Toxicidad o peligro de infección.
- 7: Radiactividad.

8: Corrosividad.

9: Peligro de reacción violenta espontánea<sup>731</sup>.

La duplicación de una cifra indica una intensificación del peligro relacionado con ella; como ejemplo, en caso de indicar 33 viene a traducirse en que se trata de un líquido muy inflamable.

Cuando el peligro de una materia está indicado suficientemente con una sola cifra, ésta se completa con un cero en segunda posición (por ejemplo de ser 30, indica que se trata de un líquido inflamable). Cuando el número de identificación del peligro esté precedido de la letra "X", ésta indica que la materia reacciona peligrosamente con el agua. Para estas materias, el agua sólo puede utilizarse con la aprobación de expertos. El ADR en su versión original señala todas las combinaciones posibles de identificación de peligrosas, dado que resulta extenso, solamente se destacan a título ejemplificativo las siguientes que son particularmente relevantes por su gravedad y peligrosidad para la población y el medio ambiente:

22: Gas licuado refrigerado, asfixiante.

X323: Materia líquida inflamable que reacciona peligrosamente con el agua emitiendo gases inflamables.

X333: Materia líquida espontáneamente inflamable que reacciona peligrosamente con el agua.

X423: Materia sólida inflamable, reacciona peligrosamente con el agua desprendiendo gases inflamables.

44: Materia sólida inflamable que, a una temperatura elevada, se encuentra en estado fundido.

539: Peróxido orgánico inflamable.

90: Materias peligrosas desde el punto de vista medioambiente, materias peligrosas diversas.

En resumen, los números de identificación del peligro (cuartel superior) y del producto (cuartel inferior) del panel se encuentran relacionados en la Tabla A Lista de mercancías peligrosas y en la Tabla B Índice alfabético de las materias y objetos del ADR. Si bien en el ADR no se concreta de modo explícito, se deduce de su lectura (Capítulo 5.4.3.2<sup>732</sup>) que los paneles naranja son propiedad y responsabilidad de la empresa transportista.

---

<sup>731</sup> A su vez, este peligro comprende la posibilidad, por la propia naturaleza de la materia, de un peligro de explosión, de descomposición o de una reacción de polimerización seguida de un desprendimiento de calor considerable o de gases inflamables y/o tóxicos.

<sup>732</sup> Donde se indica expresamente que las instrucciones escritas deberán ser proporcionadas por el transportista a la tripulación del vehículo antes de la salida, en un/os idioma/s que cada miembro pueda leer y comprender. El transportista se asegurará de que cada miembro de la

Junto con estas señales y paneles que deben disponer toda unidad de transporte, también existen marcas que identifican que las materias transportadas se encuentran a una elevada temperatura así como aquellas peligrosas para el medio ambiente. En un primer orden de cosas, los vehículos cisterna, contenedores cisterna, cisterna portátiles, vehículos o contenedores especiales o vehículos o contenedores especialmente preparados, para los cuales se exige una marca para las materias transportadas en caliente, deberán llevar en cada lateral y la trasera si se trata de vehículos, y en los cuatro lados cuando se trate de contenedores, contenedores cisterna o cisternas portátiles, una marca de forma triangular cuyos lados midan al menos 250 mm y que estará representada en rojo como se muestra a continuación:



De otro lado, cuando se requiera poner una placa-etiqueta visible, los contenedores, CGEM, contenedores cisterna, cisternas portátiles y vehículos que contengan sustancias peligrosas para el medio ambiente se señalarán con la marca de sustancias peligrosas para el medio ambiente. Esta marca deberá ser como la que se muestra a continuación (símbolo del pez y el árbol: negro sobre blanco o fondo que ofrezca un contraste adecuado). Sus dimensiones deberán ser de 100 x 100 mm, salvo en el caso de los bultos cuyas dimensiones obliguen a fijar marcas más pequeñas:



---

tripulación del vehículo afectado comprenda las instrucciones y sea capaz de aplicarlas correctamente.

### 1.2.2. Innovación tecnológica aplicable al sector.

Como cualquier otra actividad, el transporte de mercancías peligrosas por carretera, en atención a su peligrosidad, debe atender especialmente a las innovaciones tecnológicas que se presenten para mejorar las operaciones de transporte en términos de eficacia productiva y de seguridad en el ejercicio de la actividad; por medio de la innovación en el modo de hacer transportar esta clase de mercancías se puede reducir considerablemente la siniestralidad del sector. Esta importante acepción para el devenir de la seguridad viene amparada en la LPRL, en especial en el reiterado artículo 15.1 e) por el que como principio propiamente dicho de la acción preventiva, el empresario aplicará todas aquellas medidas tendentes a la evolución de la técnica.

Obviamente todas estas innovaciones van encaminadas al factor humano de la empresa ya que es el activo más importante y por el que deben gestionarse todos sus esfuerzos tecnológicos. Sin embargo, en paralelo, toda esta innovación es de acogida para cualquier empresa que realice este tipo de servicio concreto de transporte, puesto que en un mundo cada vez más internacionalizado y globalizado, la competencia se hace más fuerte y la adaptación a estas nuevas tecnologías puede ser la clave para posicionarse firmemente.

En general el sector del transporte de mercancías se encuentra en déficit de innovación y tienen muchas carencias a la hora de innovar en su flota de vehículos, sobretodo las pequeñas empresas debido a los elevados costes que implica utilizar nuevas tecnologías.

El vehículo como medio principal para el transporte de las mercancías es objeto de numerosas innovaciones, y las empresas de transporte, teniendo en cuenta el elevado precio del combustible, optan por adquirir camiones en los que el consumo de combustible sea menor ateniendo al motor o a la potencia del mismo. Directamente relacionado con el consumo del crudo se encuentran las rutas a utilizar por el conductor ya que, los mejores trayectos son aquellos en los que las carreteras son continuas sin tiempos de espera y sin retenciones. Rutas a conseguir mediante el uso del conocido GPS (Sistema de Posicionamiento Global) ya que a través del satélite se permiten obtener unos datos de posición a considerar por el conductor, aunque principalmente este objetivo se cumplirá con la planificación previa de la hoja de ruta. A través de la instalación en el vehículo de un pequeño receptor es posible conocer la ubicación exacta en todo momento y poder utilizar la ruta que considere más oportuna. Exactamente, el GPS ubicado en el vehículo va unido a un pequeño ordenador, que cada cierto tiempo, en función de su longitud y latitud, sitúa la posición en un mapa con un sistema de cálculo vectorial, para que se pueda visualizar en una pantalla<sup>733</sup>. Durante el recorrido del transporte de la mercancía peligrosa se generan muchos datos que debe conocer la empresa: hora de llegada, averías, situación del tráfico, etc., por tanto, cuanto mayor grado de conocimiento tenga la empresa, mayor efectividad habrá en el

---

<sup>733</sup> VV.AA., “El transporte terrestre de mercancías”, Fundación Valenciaporte (Biblioteca Técnica) Valencia, 2010, pág. 119.

transporte como en la propia seguridad del conductor y su ayudante en caso de precisar de él.

Relacionado con la implantación de las tecnologías en el sector, se encuentra la normativa sobre los controles del tiempo en atención al descanso del conductor, ya que el conocer de antemano las zonas de parada más convenientes es una medida preventiva para favorecer la seguridad y salud del trabajador; como se ha mencionado anteriormente a este respecto se encuentra el dispositivo conocido como tacógrafo digital.

Hilado a esta dimensión tecnológica, también resultan otros dispositivos relacionados con la seguridad vial, la competencia desleal y la protección al medio ambiente; prueba de ello es la utilización en el sector de los Sistemas Inteligentes de Transporte (en adelante SIT). En esta línea, es de destacar nuevamente la reciente aparición en nuestro país del Real Decreto 662/2012, de 13 de abril, por el que establece el marco para la implantación de los sistemas inteligentes de transporte (SIT) en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte. Como se ha recalcado, existe una importante oferta en el sector de transporte por carretera, que inoperablemente provoca un incremento en el volumen de vehículos en la carretera. Correlativamente, al producirse congestiones aumenta el consumo de energía y se perjudica al medioambiente. Así, en nuestro país como innovación se aplican al sector del transporte por carretera, las tecnologías de la información y las comunicaciones en virtud de la Directiva 2010/40/UE de 7 de julio<sup>734</sup> del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte, con el principal objetivo de contar con una normativa común que asegure una implantación coordinada y eficaz en su conjunto de las tecnologías de la información y las comunicaciones que puedan implementarse en el sector del transporte por carretera en todo el territorio comunitario.

A tenor del Real Decreto 662/2012, los SIT están basados en la electrónica, la informática y las telecomunicaciones que proporcionan servicios innovadores en relación con los diferentes modos de transporte y la gestión del tráfico y permiten a los distintos usuarios estar mejor informados y hacer un uso más seguro, más coordinado y «más inteligente» de las redes de transporte, y se establece con el objetivo de establecer el marco para la implantación y el uso de manera coordinada y coherente de SIT en España, fijando las condiciones generales necesarias para alcanzar ese objetivo. No obstante, queda aún largo camino por recorrer en nuestro país para la eficiente puesta en marcha de los SIT aunque si bien es cierto, con la publicación de esta norma específica se ha dado un paso importante.

De cualquier forma, todas las innovaciones que puedan existir están supeditadas a la formación de los trabajadores del sector sobre las especificaciones del uso efectivo de las tecnologías, ya que ésta es la que en definitiva determina el éxito o el fracaso de la implantación de estas medidas.

---

<sup>734</sup> DOL 6 agosto 2010.

Sin embargo en ciertas ocasiones, un abuso de innovación tecnológica puede resultar contraproducente. Es el caso del conocido como «*estrés perceptivo del conductor*» que se origina entre la interacción del conductor profesional con el vehículo, en el cual dado la excesiva información percibida en el panel del vehículo, tales como los niveles de temperatura del aire acondicionado, el GPS, la velocidad y revoluciones del motor, etc. pueden provocar al transportista una saturación que puede acarrear una falta de atención y percepción en la carretera con las implicaciones que ello trae consigo desde el punto de vista de la aparición de accidentes de tráfico. Es por esta razón, que toda la información que aporten estos testigos luminosos y aparatos del vehículo debe limitarse y resultar tan solo los imprescindibles<sup>735</sup>.

En todas ellos, si bien no se siguen las condiciones de seguridad establecidas en el Reglamento, inexorablemente han de seguir las medidas de seguridad propuestas por el fabricante de productos químicos, a cuyos efectos éste entregará, al menos, la correspondiente documentación cristalizada en las fichas de datos de seguridad –se indican las eventuales precauciones especiales que el usuario deba conocer o tomar, en relación el transporte dentro y fuera de sus instalaciones– al usuario de las instalaciones. Por consiguiente, todas aquellas empresas que manipulen esta clase de sustancias en cantidades superiores a las señaladas, quedarán sujetas a las instrucciones contenidas en el Real Decreto 379/2001, de 6 de abril.

## **2. CLASIFICACIÓN, ETIQUETADO Y ENVASADO SUSTANCIAS Y PREPARADOS PELIGROSOS**

### **2.1. Clasificación, etiquetado y envasado de sustancias y preparados peligrosas de utilización en el trabajo.**

En concurrencia directa con la señalización de toda unidad de transporte y su identificación como equipos de trabajo que transportan por carretera determinadas mercancías peligrosas, se encuentra también a modo de identificación, la obligación que tienen las empresas de clasificar, etiquetar y envasar sus sustancias y mezclas conforme a las disposiciones reglamentarias antes de comercializarlas.

Así, junto con la confección de las mencionadas fichas de datos de seguridad (sirven de fuentes informativas complementarias al contenido de la etiqueta), los fabricantes, importadores y suministradores de productos y sustancias

---

<sup>735</sup> A este parecer se destacar «*la informática aplicada a los vehículos permite sustituir numerosos instrumentos e indicadores por un display informativo de cristal líquido montado en el cuadro de mandos. La pantalla mostrará, únicamente, los datos necesarios en cada situación. En caso de avería una descripción del fallo acompañada de instrucciones breves y concisas, sin pictogramas difíciles de interpretar, proporcionará al conductor una información muy valiosa. Las indicaciones de avería se pueden jerarquizar en función de su importancia*» (VV.AA., «*Prevención de Riesgos Laborales en los Trabajadores del Sector del Transporte*», Servicio de Prevención de la Empresa Municipal de Transportes de Valencia, Revista de la Sociedad Española de Medicina y Seguridad del Trabajo (SEMST), núm. 11). Esta informática sin lugar a dudas permitirá al transportista ninguna distracción y podrá mantener el nivel de atención que se requiere para transportar una carga tan peligrosa y grave para su propia seguridad como para la de la población y la protección al medio ambiente.

químicas peligrosas de utilización en el trabajo deben cumplir merced a la disposición contenida en la LPRL (art. 41) de envasar y etiquetar los mismos de forma que se permita su conservación y manipulación en condiciones de seguridad y se identifique claramente su contenido y los riesgos para la seguridad o la salud de los trabajadores que su almacenamiento o utilización comporten. En clara unión al envase de estas sustancias se encuentran los bultos<sup>736</sup>, los cuales como veremos en este mismo apartado, también se deben envasar y etiquetar de forma que se permita su conservación y, lo que es más importante, que su manipulación se realice bajo unas mínimas condiciones de seguridad.

Por ello, estas empresas dependiendo de su tipo de actividad (fabricante, importadora o proveedora) con arreglo al Reglamento (CE) núm. 1272/2008, de 16 de diciembre<sup>737</sup> y al REACH<sup>738</sup>, disponen de estas obligaciones, las cuales suponen un importante avance para garantizar la protección de la salud y el medio ambiente, así como la libre circulación de estos productos peligrosos. A nuestro ordenamiento jurídico este contenido comunitario se traslado a raíz de la publicación y posteriores modificaciones del Reglamento de Clasificación, Envasado y Etiquetado de Preparados Peligrosos (RD 255/2003, de 28 de febrero). Vinculado a esta norma nacional, además los fabricantes, importadores y suministradores de estos productos químicos, para adaptar su contenido e introducir las modificaciones que ésta requiera para la confección de las –analizadas anteriormente– fichas de datos de seguridad, deben cumplir con lo establecido en el Real Decreto 1802/2008, de 3 de noviembre<sup>739</sup>, por el que se modifica el Reglamento sobre notificación de sustancias nuevas y clasificación, envasado y etiquetado de sustancias peligrosas aprobado por Real Decreto 363/1995, de 10 de marzo<sup>740</sup>, con la finalidad de adaptar sus disposiciones al Reglamento (CE) número 1907/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo (REACH). De este modo, al igual que existe un Reglamento para sustancias peligrosas, cabe precisar la existencia también en nuestro ordenamiento jurídico interno de un Reglamento también sobre clasificación,

<sup>736</sup> A tenor de las CGC (1.9), el bulto es cada unidad material de carga diferenciada que forman las mercancías objeto de transporte, con independencia de su volumen, dimensiones y contenido. Cuando las mercancías que integran el bulto estén embaladas, se considerará que el embalaje forma parte integrante del bulto.

<sup>737</sup> El legislador comunitario con objeto de armonizar las normas sobre clasificación, envasado y etiquetado de sustancias, publicó (DOL 31 diciembre 2008) el presente Reglamento por el que se modifican y derogan las Directivas 67/548/CEE y 1999/45/CE y se modifica el Reglamento (CE) núm. 1907/2006 (REACH).

<sup>738</sup> Reglamento (CE) 1907/2006, de 18 de diciembre, que regula el registro, evaluación, autorización y restricción de las sustancias y preparados químicos (REACH) y deroga diversa normativa. DOL 30 diciembre 2006. El REACH (*Registration, Evaluation, Authorisation and restriction of Chemicals*) regula la producción y el uso de sustancias químicas, y sus potenciales impactos tanto sobre la salud humana como sobre el ecosistema. Su contenido exige a todas aquellas empresas que fabriquen o importen sustancias químicas a la Unión Europea en cantidades superiores a una tonelada al año a que registren esas sustancias en una nueva Agencia Química Europea.

<sup>739</sup> BOE 4 noviembre 2008.

<sup>740</sup> Publicado en el BOE 5 junio 1995. Su entrada en vigor en nuestro país supuso la transposición al derecho interno de la Directiva 67/548/CEE –la cual fue derogada por el mencionado Reglamento (CE) 1272/2008, de 16 de diciembre–, modifica y deroga las Directivas 67/548/CEE y 1999/45/CE y modifica Reglamento (CE) núm. 1907/2006, de 18-12-2006. DOL 31 diciembre 2008.



envasado y etiquetado, pero esta vez de preparados peligrosos (RD 255/2003, de 28 de febrero<sup>741</sup>) –respecto a ambos, conviene precisar el hecho de que fueron modificados a raíz del RD 717/2010, de 28 de mayo<sup>742</sup>–. De incumplir el conjunto de obligaciones contenidas en estas normas, los fabricantes, importadores y suministradores tanto de sustancias como de preparados químicos serán sancionados merced a la Ley 8/2010, de 31 de marzo<sup>743</sup>, la cual establece el régimen sancionador previsto en los Reglamentos (CE) relativos al registro, a la evaluación, a la autorización y a la restricción de las sustancias y mezclas químicas (REACH) y sobre la clasificación, el etiquetado y el envasado de sustancias y mezclas (CLP), que lo modifica.

De modo conciso, por medio del Reglamento (CE) núm. 1272/2008, cuyo contenido fue traspuesto al ordenamiento jurídico de nuestro país, el cual afecta a las sustancias químicas y mezclas compuestas por dos o más sustancias químicas, en primer lugar, se puede analizar de modo conciso lo que entiende por clasificación, etiquetado y envasado de estas sustancias peligrosas. Primeramente, la clasificación se basa en las categorías que tengan en cuenta el grado de peligro y la naturaleza específica de las propiedades peligrosas. Éstas incluirán las sustancias o mezclas inflamables, peligrosas para el medio acuático en la categoría aguda; su anexo I establece los criterios de clasificación y etiquetado de las sustancias y mezclas peligrosas así como los restantes anexos del Reglamento incluyen una lista con las indicaciones de peligro, una lista con los consejos de prudencia, los pictogramas para cada clase de peligro y listas de clasificación y etiquetado armonizadas a nivel comunitario.

Seguidamente, por medio del etiquetado debe indicarse: el nombre de la sustancia o de la mezcla y/o un número de identificación; el nombre, la dirección y el número de teléfono del proveedor; la cantidad nominal de la sustancia o mezcla. Junto a ello, cuando proceda, el etiquetado debe incluir también: los pictogramas de peligro (Vid. anexo V del Reglamento); las palabras de advertencia «peligro» o «atención»; las indicaciones de peligro como «peligro de incendio o de proyección», «mortal en caso de ingestión», etc.

<sup>741</sup> Publicado en el BOE 4 marzo 2003. En este sentido, a través del RD 255/2003, de 28 de febrero, se incorpora al conjunto de normas nacionales las Directiva 1999/45/CE, 2001/60/CE y parcialmente la 2001/58/CE. Desde el INSHT en clara referencia al mismo y a modo de ampliación, existe la NTP 649: “*Clasificación, envasado y etiquetado de preparados peligrosos: Real Decreto 255/2003*”. Alrededor de la diferencia existente entre las sustancias y preparados peligrosos, cabe aclarar que técnicamente desde la Unión Europea se consideran a las sustancias peligrosas como los elementos químicos y compuestos que presentan algún riesgo para la salud, para la seguridad o el medio ambiente; por consiguiente en la definición de las mismas se incluyen a las sustancias y a los preparados que las contengan que aparezcan enumerados en el anexo I de la Directiva 67/548/CE, de 27 de junio –la cual fue adaptada al progreso técnico por medio de la Directiva 2009/2/CE, de 15 de enero, relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas en materia de clasificación, embalaje y etiquetado de las sustancias peligrosas. DOL 16 enero 2009–.

<sup>742</sup> BOE 8 junio 2010. De forma breve, impone a los fabricantes, distribuidores e importadores que aparecen en el número de registro EINECS –“*European Inventory of Existing Chemical Substances*” (Inventario Europeo de Sustancias Químicas Existentes)– la búsqueda de los datos accesibles y pertinentes existentes relativos a las propiedades de tales sustancias, así como también esta norma les exige que en la tarea de envasar y etiquetar provisionalmente las sustancias peligrosas de esta norma, con arreglo a los criterios establecidos en su anexo VI.

<sup>743</sup> BOE 1 abril 2010.

(Vid. anexo III del Reglamento); los consejos de prudencia como «conservar únicamente en el recipiente original», «proteger de la humedad», «mantener fuera del alcance de los niños», etc. (Vid. anexo IV del Reglamento) y, finalmente; información adicional, por ejemplo sobre las propiedades físicas o relativas a los efectos sobre la salud humana (Vid. anexo II del Reglamento).

Los pictogramas de peligro, las palabras de advertencia, las indicaciones de peligro y los consejos de prudencia aparecerán juntos en la etiqueta siguiendo el orden establecido por el proveedor, siempre que las indicaciones aparezcan agrupadas por lengua.

Mediante este etiquetado se pretende identificar claramente el contenido específico de la mercancía peligrosa así como los riesgos para la seguridad y salud de los trabajadores responsables de su almacenamiento. Para hacer efectiva esta obligación, los empresarios participantes en la actividad deben suministrar a sus trabajadores la información necesaria para la forma correcta de utilización por los trabajadores, las medidas preventivas adicionales que deban tomarse y los riesgos laborales que conlleven tanto su uso normal, como su manipulación o empleo inadecuado. Estas indicaciones que se reflejan en las fichas de datos seguridad sirven para que las operaciones de carga y descarga se lleven a cabo sin que se produzcan riesgos para la seguridad y salud de los trabajadores. El titular de la empresa debe garantizar que esta información sea facilitada de una forma comprensible a los encargados de realizar estas operaciones.

A estos efectos, a tenor de lo analizado, la etiqueta es la fuente de información básica y obligatoria que identifica el producto, así como sus principales peligrosos. Se exige para su mayor comprensión –el idioma utilizado debe corresponder a la lengua o lenguas oficiales del Estado– y legibilidad, que las informaciones contenidas en la misma deban destacar del fondo y tener las dimensiones suficientes para que el encargado de su uso y manipulación no encuentre problemas para identificar los datos mencionados. Para la reducción del riesgo en el manejo y uso de las sustancias peligrosas, el encargado de llevar a cabo esta tarea, ha de seguir las frases de riesgo (frases H<sup>744</sup>) y las de seguridad (frases S) las cuales, son unas oraciones estandarizadas por la Unión Europea<sup>745</sup> en las que se indica el manejo básico de las sustancias peligrosas presentes en el trabajo. Por esta razón, los productos peligrosos deben almacenarse siguiendo las indicaciones de seguridad (frases S) establecidas en la etiqueta.

---

<sup>744</sup> Hasta no hace mucho eran conocidas por las frases R. No obstante, con motivo de la publicación a nivel comunitario del Reglamento (CE) 1272/2008 Reglamento, de 16 de diciembre, las frases R de riesgo pasan a ser indicaciones de peligro H, agrupadas según peligros físicos, peligros para la salud humana y peligros para el medio ambiente; anexo VII (correspondencia frases R y frases H).

<sup>745</sup> Para la unificación de criterios a seguir por todos los estados, la Unión Europea realizó en el año 2002 un Sistema mundialmente armonizado de clasificación y etiquetado de productos químicos, conocido por el acrónimo anglosajón GHS (*Global Harmonized System*). Desde este prisma, en el ámbito nacional a la luz del INSHT y, más concretamente a través de su NTP núm. 726 –Clasificación y etiquetado de productos químicos: sistema mundialmente armonizado (GHS)– se aborda el estudio de este sistema de clasificación, mostrando su contenido, objetivos, alcance y sistema de comunicación de peligros, estableciendo las ventajas que aporta.

Y, en tercer lugar, el Reglamento (CE) núm. 1272/2008, señala las siguientes disposiciones que el envasado de las sustancias y mezclas peligrosas debe cumplir: el envase deberá evitar cualquier pérdida del contenido; los envases estarán fabricados con materiales inalterables cuando estén en contacto con el contenido; los envases deberán ser fuertes y sólidos; los envases deberán llevar un sistema de cierre estanco.

Así con todo, desde el punto de vista de la prevención de riesgos laborales, los empresarios que transporten o manipulen estas mercancías deben exigir el cumplimiento a los fabricantes, importadores y suministradores de estos productos químicos peligrosas, el cumplimiento de la normativa de embalado, identificación, carga y señalización de materiales peligrosos y, correlativamente, las respectivas inspecciones y certificaciones llevadas a cabo por los organismos de control.

Desde esta perspectiva, las normas técnicas prescritas en el ADR, en el Real Decreto 551/2006 sobre envases<sup>746</sup> y embalajes<sup>747</sup> así como en las notas técnicas preventivas<sup>748</sup> realizadas desde el INSHT sobre la clasificación y etiquetado de productos químicos y sustancias peligrosas, resultan altamente importantes de cara al desarrollo de la actividad y de la seguridad en el transporte y sus operaciones complementarias puesto que, un incorrecto embalaje de la mercancía peligrosa, puede ser el causante de que se produzcan accidentes por derrames de líquidos y sustancias. A estos efectos, el anexo III del Real Decreto 551/2006 recoge las disposiciones vigentes aplicables entre otros a los envases y embalajes. Igualmente, sus anexos V y VI establecen los documentos que deben generar los citados organismos de control para la inspección y certificación de los mismos. Como componente añadido, se han producido cambios desde el ámbito nacional de las disposiciones relativas a envases, embalajes, vehículos, cisternas y contenedores cisterna; al respecto, el anexo III del Real Decreto 551/2006 ha sido objeto de modificación para adaptar su contenido a las nuevas normas técnicas aparecidas. Así, la Orden ITC/2632/2010, de 5 de octubre<sup>749</sup> actualiza el anexo III y modifica varios apartados y apéndices de los anexos V y VI relativos, entre otros, a la documentación a generar para la certificación de envases y embalajes.

Dado el enfoque preventivo de la investigación y la implícita presencia en el sector de productos químicos peligrosos en los procesos de trabajo –cada vez

---

<sup>746</sup> A diferencia del embalaje que es la cobertura exterior, el envase es el recipiente o envoltura que contiene el producto, el más directamente en contacto con él.

<sup>747</sup> Cobertura exterior sólida y resistente, adecuada a la naturaleza de cada producto y al transporte a realizar. El embalaje debe permitir varias finalidades: proteger la mercancía contra los riesgos del transporte, inclemencias climatológicas, golpes, robos, derrames, etc., facilitar la manipulación y permitir la fácil identificación de las mercancías, así como del remitente y del destinatario. MIRA QUÍLIS, A., “ABC del transporte de mercancías por carretera”, Fundación Instituto Valenciano de Estudios del Transporte (IVET), Valencia, 2000, pág. 61.

<sup>748</sup> NTP 726: “Clasificación y etiquetado de productos químicos: sistema mundialmente armonizado (GHS)” y NTP 635: “Clasificación, envasado y etiquetado de las sustancias peligrosas”.

<sup>749</sup> BOE 12 octubre 2010.

más utilizados en la industria— que pueden provocar un amplia gama de efectos adversos para las personas y el medio ambiente, resulta fundamental la tarea de establecer una actuación preventiva ante este tipo de sustancias y que toda persona que las maneje disponga de la información precisa de su peligrosidad y de las precauciones a seguir durante su manipulación. Conocer la peligrosidad de los productos químicos y los efectos negativos potenciales que pueden llegar a producir, así como el cumplimiento taxativo por parte de los fabricantes e importadores de sustancias peligrosas en torno a la clasificación, envasado y etiquetado de las sustancias peligrosas, se torna fundamental para la tarea de evaluar los riesgos y aplicar las medidas tendentes a minimizarlos.

En términos generales, la manipulación de productos químicos en el lugar de trabajo puede provocar accidentes con consecuencias de distinta índole. El manejo de productos químicos con mayor número de accidentes es el producido durante el trasvase al provocar intoxicaciones, contactos dérmicos, salpicaduras, proyecciones y quemaduras por incendios<sup>750</sup>, es por ello que las mercancías deben ir perfectamente embaladas para que no se produzca una modificación en su contenido. Consecuentemente, deben implantarse medidas básicas de prevención que, junto a las indicaciones de las etiquetas de los productos peligrosos, ayudan a que el proceso en el que se desarrolla la manipulación de estas sustancias se realice en óptimas condiciones.

La información y formación de los conductores profesionales y, por extensión, de los cargadores-descargadores de mercancías peligrosas es un derecho básico laboral según dispone la LPRL que obliga a los empresarios a informar de forma clara, amplia y comprensible a sus trabajadores expuestos tanto de los riesgos a los que se encuentran expuestos en su puesto de trabajo y de los productos químicos que se utilizan, como de las medidas y actividades de protección y prevención aplicables a los riesgos para la seguridad y salud durante la manipulación de estas sustancias (artículo 18 LPRL). Así, en este sentido y siguiendo la obligación que se traslada a los fabricantes, importadores y suministradores de productos y sustancias químicas de utilización en el trabajo, complementariamente también tienen la necesidad de suministrar a los trabajadores la información para la correcta utilización de los productos químicos, las medidas preventivas adicionales que deban tomarse y los riesgos laborales que conlleven tanto su uso normal, como su manipulación o empleo inadecuado.

Además, en paralelo también resulta imprescindible una formación adecuada y eficaz para que los trabajadores expuestos realicen su cometido laboral de un modo seguro. Las empresas para estos trabajadores, debe garantizar que reciban una formación teórica y práctica, suficiente y adecuada, en materia preventiva (art. 19 LPRL). Esta formación debe proporcionarse al inicio de la actividad y durante la misma cuando se produzcan cambios en las funciones de trabajo o equipos de trabajo así como la aparición de nuevas tecnologías que afecten a los métodos de trabajo relacionados con la manipulación de productos peligrosos. Razonablemente, la formación acerca del

---

<sup>750</sup> INSHT, “*Accidentes graves frecuentes en la manipulación de sustancias peligrosas. Medidas básicas de prevención*”, ERGA-Noticias, núm. 78, Ministerio de Fomento, Madrid 2003.

almacenamiento y manipulación de productos químicos y del conocimiento de la legislación y normativa vigente resultan básicas<sup>751</sup>.

Es evidente por tanto, que las sustancias, como tales o en preparados, solamente se pueden comercializar si cumplen las condiciones de clasificación, envasado y etiquetado contenidas en las disposiciones reglamentarias con el objeto de proteger eficazmente la mercancía peligrosa y por extensión a los trabajadores implicados en el lugar de trabajo en el que se transportan y/o manejan.

## **2.2. Etiquetado de los bultos.**

De este modo, conjuntamente con las etiquetas analizadas que deben disponer los contenedores, contenedores-cisternas, cisternas portátiles, CGEM y vehículos, a través del etiquetado de los bultos presentes en el trabajo –es decir, de aquellas unidades materiales de carga diferenciada que forman las mercancías objeto de transporte, con independencia de su volumen, dimensiones y contenido–, se consigue proporcionar a los empleados toda la información necesaria para su correcta manipulación a través de la información sobre su contenido y peligrosidad. Con arreglo a la LCTTM (Ley 15/2009, por la que se establecen las condiciones del contrato de transporte terrestre), el cargador tiene la obligación de acondicionar las mercancías peligrosas para su transporte. Para ello, los bultos deben estar claramente identificados y señalizados mediante los correspondientes signos, coincidiendo con la descripción de los mismos contenida en la carta de porte (art. 21, LCTTM). Máxime en nuestro caso, este hecho debe cumplirse tajantemente de cara a la prevención de riesgos laborales de los trabajadores encargados de la manipulación de tales mercancías, debido a que mediante la identificación y señalización de estos bultos se permite avisar a estos trabajadores de los riesgos que su manejo puede originar para las personas o para las propias mercancías. Tal es así, que en virtud de la misma norma, el porteador o transportista profesional puede rechazar aquellos bultos mal acondicionados o identificados (art. 27, LCTTM). En este mismo orden de cosas, en el supuesto que la etiqueta del producto indique para la manipulación del mismo el uso de los equipos de protección individual (EPI) o colectivos, el empresario necesariamente debe disponer de los mismos y proporcionárselos a su personal así como éstos, correlativamente tienen el derecho de emplearlos adecuadamente.

También al etiquetado de los bultos se refiere extensamente el ADR (Capítulo 5.2) definido como: «*el producto final de la operación de embalaje preparado*

---

<sup>751</sup> De hecho, desde el Centro de Investigación y Desarrollo Josep Pascual Vila del CSIC de Barcelona. Los pasados días 2 y 3 de mayo de 2012, se llevó a cabo un seminario sobre seguridad en la manipulación de líquidos peligrosos y gases. Los asuntos tratados versaron sobre el almacenamiento y manipulación de productos químicos, legislación y normativa vigente, armarios de seguridad y la demostración fuegos y explosiones; detección de gases, monitorización atmosférica, sistemas de detección, alarmas y equipos, y conducción de fluidos, identificación y medición de fugas, criterios de instalación y selección de racores y válvulas.

*para su expedición, constituido por el propio embalaje o el gran embalaje o el gran recipiente a granel (GRG) junto con su contenido. Este término, conviene precisar, también incluye los recipientes para gases así como los objetos que, por su tamaño, masa o configuración puedan transportarse sin embalaje o ser transportados en cestos, jaulas o en dispositivos que puedan ser embalados». Asimismo, excepto para el transporte de materias radiactivas, este término no se aplicará a las mercancías transportadas a granel ni a las materias transportadas en cisternas.*

En este contexto, a cada materia u objeto considerado como peligroso por el ADR se le aplican las etiquetas características en función de su clase y categoría. Las etiquetas deben cumplir las disposiciones del ADR así como adaptarse al color, símbolos y forma general a los modelos de etiquetas existentes (**anexo 10: "Modelo de etiquetas según el ADR"**). Todas las etiquetas deberán tener la forma de un cuadrado colocado sobre un vértice (en rombo); sus dimensiones mínimas serán de 100x100 mm y llevarán una línea trazada a 5 mm del interior del borde. En la mitad superior de la etiqueta la línea debe tener el mismo color que el símbolo y en la mitad inferior debe tener el mismo color que la cifra del ángulo inferior.

Las etiquetas deberán figurar sobre un fondo de color que ofrezca un buen contraste o ir rodeadas de un borde de trazo continuo o discontinuo. Si la dimensión del bulto lo exige, las etiquetas<sup>752</sup> podrán tener dimensiones reducidas, siempre que queden bien visibles. De cualquier forma, las etiquetas

---

<sup>752</sup> Conviene precisar a este interés, amén del capítulo 5.2 del ADR, la existencia de ciertas especificaciones en torno a estas etiquetas, y los distintos modelos de las mismas. En un primer orden de cosas, existen **disposiciones especiales para el etiquetado de las materias autorreactivas y de los peróxidos orgánicos**. Así, por un lado la etiqueta conforme al modelo núm. 4.1 indica por sí misma que el producto puede ser inflamable, y por lo tanto no será necesaria una etiqueta conforme al modelo núm. 3, además, se aplicará una etiqueta conforme al modelo núm. 1 para las materias autorreactivas del tipo B, a menos que la autoridad competente acuerde una derogación para un embalaje específico porque considere que, según los resultados de prueba, la materia autorreactiva, en este embalaje, no tiene un comportamiento explosivo. Mientras que, la etiqueta conforme al modelo núm. 5.2 indica por sí misma que el producto puede ser inflamable y, por lo tanto no será necesaria una etiqueta conforme al modelo núm. 3. Además, se aplicarán las etiquetas mencionadas a continuación en los casos siguientes: a) una etiqueta conforme al modelo núm. 1 para los peróxidos orgánicos del tipo B, a menos que la autoridad competente una derogación para un embalaje específico porque considere que, según los resultados de prueba, el peróxido orgánico, en este embalaje, no tiene un comportamiento explosivo y; b) una etiqueta conforme al modelo núm. 8 si la materia corresponde a los criterios de los grupos de embalaje I o II para la clase 8. Por otro lado, también existen **disposiciones especiales para el etiquetado de los bultos de materias infecciosas**, de modo que junto a la etiqueta conforme al modelo núm. 6.2, los bultos de materias infecciosas llevarán todas las demás etiquetas exigidas por la naturaleza del contenido. Y, por último, el ADR señala las **disposiciones especiales para el etiquetado de las materias radiactivas**, en virtud del cual, cada bulto, sobreembalaje y contenedor que contengan materias radiactivas, llevarán etiquetas conformes a los modelos núms. 7<sup>a</sup>, 7B y 7C (según el ADR se establece la información que debe contener), según la categoría de dicho embalaje, sobreembalaje o contenedor. Las etiquetas se fijarán en el exterior, en dos lados opuestos si se trata de un bulto y en los cuatro lados si es un contenedor. Cada sobreembalaje que contenga materias radiactivas llevará al menos dos etiquetas fijadas en el exterior, en dos lados opuestos. Además, cada embalaje, sobreembalaje y contenedor que contengan materias fisionables deberán llevar etiquetas según al modelo núm. 7E; estas etiquetas se fijarán, en su caso, al lado de las etiquetas de materias radiactivas.

para el peligro principal y las cifras que figuran en todas las etiquetas de peligro deben ser completamente visibles y los signos convencionales deben permanecer reconocibles. De manera excepcional, las etiquetas podrán ser reemplazadas por marcas de peligro indelebles que correspondan exactamente a los modelos dispuestos.

En líneas generales, estas etiquetas se deben aplicar en la misma superficie del bulto, siempre que las dimensiones del mismo lo permitan. De hecho, cabe la posibilidad que el bulto tenga una forma demasiado irregular o sea demasiado pequeño para la fijación satisfactoria de una etiqueta. En este caso, la etiqueta podrá atarse firmemente al bulto por medio de un cordón o cualquier otro medio adecuado. Al margen del emplazamiento y fijación de la misma en el bulto, baste reseñar las etiquetas a disponer para los grandes recipientes para granel –siempre que sean de una capacidad superior a 450 litros– y para los grandes embalajes. No en vano, ambos deben llevar etiquetas en dos lados opuestos.

Específicamente, acerca del etiquetado y emplazamiento del mismo para los bultos de las clases 1 (materias y objetos explosivos) y 7 (materias radiactivas), el ADR señala que deberá hacerse cerca de la indicación de la designación oficial de transporte<sup>753</sup> y se colocarán en el bulto de manera que no queden cubiertas ni tapadas por una parte o un elemento cualquiera del embalaje o por cualquier otra etiqueta o marca, o bien, cuando sea necesario emplear más de una etiqueta, deberán colocarse una al lado de la otra. A este respecto, salvo que se disponga otra cosa en el ADR, sobre cada bulto deberá figurar el número ONU correspondiente a las mercancías contenidas, precedido de las letras «UN», de manera clara y duradera. En el caso concreto de que existan objetos no embalados, el marcado ha de figurar sobre el objeto, sobre su armadura o sobre su dispositivo de manipulación, de estiba o de lanzamiento.

De cualquier forma todas las marcas deben ser fácilmente visibles, legibles y resistir la exposición a la intemperie sin degradación apreciable. En concreto conforme al ADR, producto de sus dimensiones, los grandes recipientes para granel que tengan una capacidad superior a 450 litros y los grandes embalajes, deben llevar las marcas en dos de sus lados opuestos, como ya se ha indicado.

Desde este mismo enfoque, a través del ADR se establece unas disposiciones suplementarias en torno a las distintas clases de mercancías peligrosas y a las características de sus bultos. De este modo, para aquéllas incluidas en la clase 1 (materias y objetos explosivos), los bultos han de indicar además del número ONU correspondiente de esta clase de mercancías, precedido de las letras «UN», la designación oficial del transporte de modo bien legible e indeleble. Por contra, para las mercancías consideradas como radiactivas (clase 7), cada bulto ha de llevar en la superficie externa del embalaje la identificación del

---

<sup>753</sup> Que se trata de la parte del epígrafe que describe con mayor precisión las mercancías incluidas en la tabla A (lista de mercancías peligrosas) del capítulo 3.2. Esta designación va por un lado en mayúsculas concretamente las cifras y las letras griegas –las indicaciones en letras minúsculas “sec-“, “terc-“, “m-“, “n-“, “o-“ y “p”, forman parte integral de la designación–. Además de la designación oficial del transporte, merced al ADR, podrá figurar entre paréntesis otra designación oficial de transporte como por ejemplo ETANOL (ALCOHOL ETÍLICO).

expedidor o del destinatario o de los dos a la vez, inscrita de manera legible y duradera al igual que el número ONU precedido de las letras “UN” y la descripción de la materia radiactiva. Finalmente, aquellos bultos que contengan sustancias peligrosas para el medio ambiente deben llevar la marca para las sustancias peligrosas para el medio ambiente adjuntado anteriormente –conformada por un símbolo en el que se caracteriza un pez muerto y un árbol–, justo al lado del número ONU y las letras “UN”. Con independencia de las distintas clases, en todos los casos de transporte internacional de bultos que requieran la aprobación del diseño o la expedición por parte de la autoridad competente, y para los que sean aplicables distintos tipos de aprobación en los diversos países interesados en la expedición, el marcado debe hacerse según el certificado del país de origen del diseño.

En otro orden de cosas, para el transporte específico de gases, los recipientes recargables también deben disponer de una marca identificativa que puede ir grabada o indicada en una placa descriptiva o en una etiqueta duradera fijada al recipiente, o bien indicada mediante una inscripción adhesiva y bien visible, por ejemplo, pintada o mediante cualquier otro procedimiento equivalente. De tal forma que tales recipientes recargables deben llevar en caracteres bien legibles y duraderos las rotulaciones relativas al número ONU y la designación oficial de transporte del gas o de la mezcla de gases; para los gases comprimidos que se cargan por masa y para los gases licuados, bien la masa máxima de llenado y la tara del recipiente con las piezas y accesorios existentes en el momento del llenado, bien la masa bruta y, por último la fecha (año) de la próxima inspección periódica.

### **3. ENVASES, EMBALAJES, GRANDES RECIPIENTES PARA GRANEL (GRG) Y GRANDES EMBALAJES.**

Al margen del etiquetado de los bultos, en la misma línea que el Reglamento sobre clasificación, envasado y etiquetado, el ADR establece previsiones relativas a la utilización de los envases, embalajes, grandes recipientes a granel (en adelante, GRG) y de grandes embalajes. De igual forma el Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo, regula los envases, embalajes, GRG y grandes embalajes remitiendo con carácter complementario a las pruebas y certificaciones prescritas en el ADR.

Evidentemente, durante el transporte existe un movimiento constante en el vehículo que puede hacer alterar el contenido de las mercancías peligrosas y poner en peligro al conductor profesional en la carretera. Producto de esta peligrosidad, la norma internacional reflejada en el ADR señala las prescripciones obligatorias a cumplir por los fabricantes, importadores y suministradores de los envases, embalajes, grandes recipientes para granel GRG y grandes embalajes, de modo que las mercancías peligrosas deban ser embaladas por los operarios en envases y embalajes de buena calidad; durante el transporte, no deberá haber en el exterior de los envases, de los embalajes, de los GRG o de los grandes embalajes, ninguna adhesión de restos de materias peligrosas.

Asimismo, en el caso de los envases y embalajes, GRG y grandes embalajes –en virtud del mencionado artículo 8 (párrafo segundo) del RD 551/2006, de 5



de mayo–, la conformidad de la producción<sup>754</sup> en serie ha de efectuarse, al menos, cada dos años por medio de un muestreo de los prototipos autorizados con sus correspondientes ensayos. De este modo, se asegura que se encuentran en perfecto estado y pueden contener las mercancías peligrosas y ser utilizados perfectamente para el transporte por carretera.

Acerca del conjunto de las disposiciones contenidas en el ADR, debe precisarse en estos términos el hecho consistente en que únicamente resultan aplicables estas normas relativas al embalaje en ciertas mercancías; de las clases 2 (gases), 6.2 (materias infecciosas) y 7 (materias radiactivas) así como también se aplican según el caso, a envases y embalajes nuevos, reutilizados, reacondicionados o reconstruidos y los GRG nuevos, reutilizados, reparados o reconstruidos, así como a los grandes embalajes nuevos reutilizados o reconstruidos. De la misma forma que los envases y embalajes vacíos, incluidos los GRG y los grandes embalajes vacíos, que hayan contenido mercancías peligrosas, también se encuentran sometidos a las mismas disposiciones que si estuvieran llenos, a menos que hayan sido tomadas medidas apropiadas para evitar riesgos.

Particularmente, los GRG, deben ser suficientemente sólidos para resistir golpes y los esfuerzos habituales durante el transporte, especialmente durante el trasbordo entre distintos medios de transporte o entre medios de transporte y los almacenes, así como el izado del palet o del sobreembalaje en la manipulación manual o mecánica posterior. Los envases y embalajes, incluidos los GRG y los grandes embalajes, cuando sean preparados para la expedición de la mercancías, deben venir manufacturados y cerrados de modo que excluya cualquier pérdida de contenido que pudiera producirse en condiciones normales del transporte, especialmente debido a vibraciones o variaciones de temperatura o debido a la higrometría o de presión (debido por ejemplo a la altitud). Los embalajes, incluyendo los GRG y los grandes embalajes deben cerrarse conforme a las informaciones suministradas por el fabricante, por ello el titular de la empresa de la instalación al efecto, ha de proporcionar esta información al operador encargado de realizarlo y éste debe seguirlas taxativamente ya que, un embalaje erróneo puede ser definitivo para la comisión de un accidente debido a por ejemplo, un derrame o vertido de la mercancía peligrosa transportada.

En términos generales y de modo preventivo, las partes de los envases y embalajes, incluidos los GRG o los grandes embalajes, que estén directamente

---

<sup>754</sup> Esta conformidad de la producción, junto a la verificación del cumplimiento de los requisitos reglamentarios, también se relaciona con el cumplimiento de los requisitos a cerca del mercado establecido por la reglamentación vigente. Esta conformidad de la producción se debe realizar en las instalaciones del fabricante por los organismos de control autorizados, pudiéndose asimismo, remitir muestras a laboratorios acreditados por la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC), para la realización de los ensayos contemplados en la reglamentación de mercancías peligrosas. Dada la importancia para la prevención de estas mercancías y su buena conservación, en caso de no conformidad de la producción por defecto de marcado, de pruebas u otro tipo, la entidad, organismo o laboratorio autorizado no certificará la producción, remitiendo informe a la autoridad competente.

en contacto con las mercancías peligrosas, no deben sufrir alteraciones o debilitaciones notables a causa de ellas, así como tampoco deben reaccionar peligrosamente con ellas<sup>755</sup>, ni permitir la filtración de las mercancías peligrosas que puedan constituir un peligro en condiciones normales de transporte. Ha de hacerse hincapié en este sentido, puesto que un embalaje debilitado o bien que la mercancía peligrosa se filtre puede ser manifiestamente peligroso para el transporte y para la seguridad y salud del transportista. Desde éste mismo prisma preventivo, en particular el ADR señala directamente enfocado a los cargadores que, cuando se proceda al llenado a través de líquidos de los envases y embalajes, incluidos GRG y grandes embalajes, deba dejarse un margen de llenado suficiente (vacío) para excluir cualquier fuga de su contenido y cualquier deformación permanente del embalaje resultante de la dilatación del líquido por efecto de las variaciones de temperatura que se puedan alcanzar en el curso del transporte. Desde idéntico punto de vista, deben ser conscientes de las incompatibilidades, puesto que las mercancías peligrosas no deben ser embaladas en un mismo embalaje exterior o en grandes embalajes, con otras mercancías peligrosas o no, si pudieran reaccionar peligrosamente entre sí provocando una combustión y/o un fuerte desprendimiento de calor; un desprendimiento de gas inflamable, asfixiante, comburente o tóxico; la formación de materias corrosivas, o bien la formación de materias inestables.

Por su parte, según concreta el ADR en el momento en cerrar los envases que contengan materias tensoactivas o diluidas, será tal que el porcentaje de líquido (agua, disolvente o flematizante) no descienda, en el curso del transporte, por debajo de los límites establecidos. Asimismo, cuando en un bulto pueda aumentar la presión como consecuencia de la emanación de gases del contenido (por elevación de la temperatura, por ejemplo), el envase/embalaje o el GRG se podrá dotar de un dispositivo de ventilación, siempre que el gas emitido no resulte peligroso, en razón, por ejemplo a su toxicidad, su inflamabilidad o la cantidad desprendida. Deberá haber un dispositivo de ventilación cuando exista el riesgo de sobrepresión peligrosa por causa de una descomposición normal de las materias, el cual deberá estar diseñado de tal forma que cuando el envase/embalaje o GRG se encuentren en la posición prevista para el transporte, se eviten los escapes de líquidos y la penetración de sustancias extrañas.

Para ello, el empresario debe adoptar todas las medidas apropiadas para impedir cualquier aumento peligroso de presión. En suma, el conjunto de todas estas prescripciones deben ser valoradas por el empresario con tal de que informe debidamente de su existencia al personal encargado de realizar estas operaciones con el fin de que el transporte por carretera se realice bajo unas condiciones seguras.

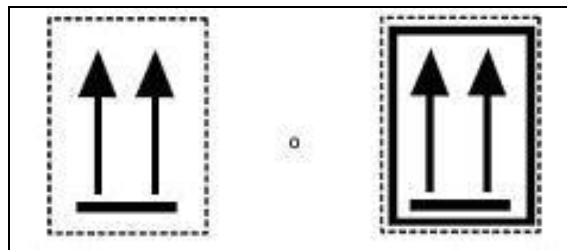
Cada envase/embalaje, incluidos los GRG destinados a contener líquidos –para ello deben poseer la resistencia adecuada para resistir a las presiones

---

<sup>755</sup> Por ejemplo actuando como catalizador de una reacción o entrando en reacción con ellas.

internas que puedan producirse en condiciones normales de transporte– debe superar una prueba de estanqueidad apropiada y debe superar unas pruebas específicas contenidas en el ADR (6.1.5.4.3) antes de ser utilizados por primera vez para el transporte y después de la reconstrucción o el reacondicionamiento de un envase/embalaje, antes de ser reutilizado para el transporte.

Por su parte, los envases interiores deben ser embalados en embalajes exteriores de modo que se evite, en condiciones normales de transporte, su rotura, su perforación o el derrame de su contenido en los embalajes exteriores. Los envases interiores<sup>756</sup> que contengan líquidos deberán embalarse con su cierre hacia arriba y colocarse en embalajes exteriores según las flechas de orientación. En torno al marcado de estas flechas de orientación, el ADR señala que junto con los embalajes combinados con envases interiores que contengan líquidos, los envases/embalajes simples con orificios de ventilación y los recipientes criogénicos concebidos para el transporte de gas licuado refrigerado, deben estar claramente marcados con flechas de orientación<sup>757</sup>, las cuales, deben colocarse en los dos lados verticales opuestos del bulto y señalar correctamente hacia arriba. A propósito, como se observa en el siguiente gráfico, han de figurar dentro de un marco rectangular y ser de dimensiones que las hagan claramente visibles a tenor del tamaño del bulto, dos flechas negras o rojas sobre un fondo de color blanco o de otro color que ofrezca suficiente contraste; también cabe la posibilidad de que puedan ir rodeadas de un trazado rectangular.



Tal y como se ha mencionado, con todas estas obligaciones, la norma se asegura que los embalajes sean sólidos y no puedan dañar los bultos durante

<sup>756</sup> Asimismo, aquellos envases interiores susceptibles de romperse o perforarse fácilmente, tales como recipientes de vidrio, porcelana o gres, o los de ciertas materias plásticas, irán sujetos dentro de los embalajes exteriores con la interposición de materias de relleno apropiadas. Una fuga del contenido no deberá entrañar ninguna alteración apreciable de las propiedades protectoras de las materias de relleno o las del embalaje exterior.

<sup>757</sup> Su colocación se encuentra limitada ya que, tales flechas de orientación no se requieren para aquellos bultos que contengan las características siguientes: a) los recipientes a presión con excepción de los recipientes criogénicos; b) las mercancías peligrosas colocadas en envases interiores de una capacidad máxima de 120 ml. y que contengan entre el envase interior y el embalaje exterior suficiente material absorbente para absorber totalmente el contenido líquido; c) las materias infecciosas de la clase 6.2 colocadas en recipientes primarios de una capacidad máxima de 50 ml.; d) las materias radiactivas de la clase 7 en bultos del tipo IP-2 (BI-2), IP-3 (BI-3), A, B (U), B (M) o C; e) los objetos que sean estancos, con independencia de su orientación (por ejemplo termómetros que contienen alcohol o mercurio, aerosoles, etc., o bien; f) los embalajes combinados que contengan envases interiores herméticamente cerrados, cuando la capacidad de cada uno no exceda de 500 ml.

el transporte y, más específicamente, durante el trasbordo entre distintos medios de transporte o entre medios de transporte y los almacenes. No obstante, cabe la posibilidad de transportar bultos dañados por medio de los tipos de embalajes denominados de socorro<sup>758</sup> –deben llevar la inscripción “EMBALAJES DE SOCORRO”–. Así, en este contexto los bultos que estén dañados, presenten defectos, no sean estancos o sean no conformes, o las mercancías que se hayan derramado o en su embalaje se hayan producido fugas, se pueden transportar en embalajes de socorro. De igual forma, han de adoptarse medidas apropiadas para impedir desplazamientos excesivos de los bultos que hubieren resultado dañados o que hubieren sufrido fugas en el interior de un embalaje de socorro. En el caso de contener líquidos, debe añadirse una cantidad suficiente de materiales absorbentes para eliminar la presencia de cualquier líquido liberado.

En otro orden de cosas, de modo particular, el ADR (capítulo 3.4) regula el embalaje de ciertas mercancías peligrosas embaladas en cantidades limitadas, así como también los envases/embalajes utilizados para el transporte de mercancías peligrosas en cantidades exceptuadas (capítulo 3.5.2) y las disposiciones especiales aplicables a las unidades de transporte sometidas a fumigación (UN 3359).

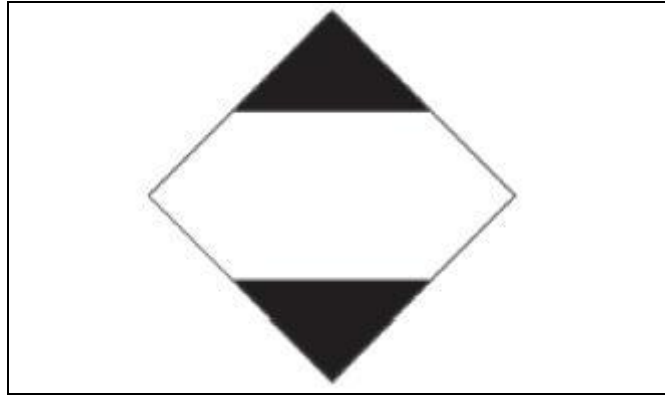
En primer lugar, en cuanto a las mercancías embaladas en cantidades limitadas, el límite de cantidad aplicable para el envase interior o artículo se especifica para cada materia en virtud de la columna (7.a) de la tabla A del capítulo 3.2. Así, a este respecto, las mercancías peligrosas deben ser embaladas en envases interiores colocados en embalajes exteriores apropiados.

Los embalajes intermedios se pueden utilizar. Sin embargo, el uso de los envases interiores no es necesario para el transporte de artículos tales como aerosoles o “recipientes pequeños que contienen gas”. La masa bruta total del bulto no debe superar los 30 kg.

Esta clase de mercancías peligrosas embaladas en cantidades limitadas también se encuentran sujetas a modo de identificación a su correspondiente marcado; los bultos que contengan mercancías peligrosas en cantidades limitadas deben disponer de la etiqueta que se muestra a renglón seguido:

---

<sup>758</sup> Un embalaje de socorro se trata de un embalaje especial en el que se colocan bultos con mercancías peligrosas que hayan sido dañados, que sean defectuosos o que tengan fugas, o bien mercancías peligrosas que se hayan desparramado o salido de su embalaje, con objeto de efectuar un transporte para su recuperación o eliminación. Todos ellos, serán comprobados y marcados de conformidad con las disposiciones aplicables a los embalajes del grupo de embalaje II destinados al transporte de materias sólidas o de envases interiores.



En torno a sus características y dimensiones, ésta marca deberá ser fácilmente visible, legible y capaz de soportar la exposición a la intemperie sin degradación apreciable. Las partes superior e inferior y la línea que rodea serán de color negro. La zona centro será blanca o de un color que ofrezca un contraste adecuado. Las dimensiones mínimas serán de 100 mm x 100 mm y el ancho mínimo de la línea que delimite el rombo será de 2 mm. Si el tamaño del bulto lo requiere, puede reducirse a 50 mm x 50 mm, siempre que ésta se siga viendo claramente.

Antes del transporte, los expedidores de mercancías peligrosas embaladas en cantidades limitadas deben informar al transportista en una forma trazable de la masa bruta total de mercancías transportadas que integren el envío.

- a. Las unidades de transporte de masa máxima superior a 12 toneladas transportando bultos conteniendo mercancías peligrosas en cantidades limitadas deben llevar tal señalización en la parte delantera y trasera, excepto cuando muestre un panel naranja.
- b. Los contenedores que transporten bultos conteniendo mercancías peligrosas en cantidades limitadas, en unidades de transporte cuya masa máxima supere las 12 toneladas, irán señalizados conforme a la figura anterior en los cuatros lados, salvo cuando las placas etiquetas ya estén colocadas.

Por su parte, las cantidades exceptuadas de mercancías peligrosas de determinadas clases, están sujetas a unos requisitos específicos en torno a los envases/embalajes de las mismas. Las mercancías peligrosas que pueden transportarse como cantidades exceptuadas aparecen en la columna 7b de la Tabla A del capítulo 3.2 del ADR con el siguiente código alfanumérico:

| <b>Código</b> | <b>Cantidad neta máxima por envase interior</b><br>(en gramos para los sólidos y mL para los líquidos y los gases) | <b>Cantidad neta máxima por embalaje exterior</b><br>(en gramos para los sólidos y mL para los líquidos y los gases, o la suma de los gramos y ml. en el caso del embalaje en común) |
|---------------|--|--|
| E0            | No se permite cantidad exceptuada  |  |
| E1            | 30   | 1000   |
| E2            | 30   | 500  |
| E3            | 30   | 300  |
| E4            | 1  | 500  |
| E5            | 1  | 300  |

A tenor de este código, en el momento en que se embalen juntas mercancías peligrosas en cantidades exceptuadas a las que se asignen códigos diferentes, la cantidad total por embalaje exterior estará limitada a la correspondiente al código más restrictivo.

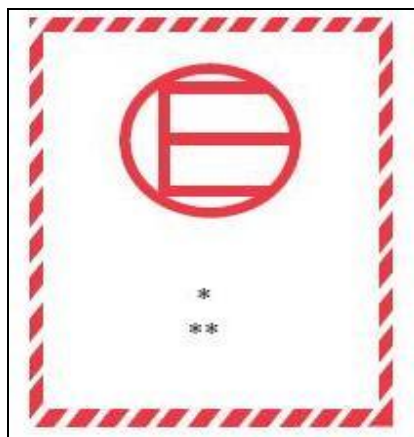
De esta forma, los envases/embalajes utilizados para el transporte de mercancías peligrosas en cantidades exceptuadas, a juzgar por el contenido del ADR, deben cumplir los siguientes requisitos:

- a. Los envases interiores deben ser de plástico (de 0,2 mm de espesor como mínimo, cuando se utilicen para el transporte de materias líquidas), vidrio, porcelana, gres, cerámica o metal y el cierre de cada envase interior se debe mantener firme en su lugar mediante alambre, cinta adhesiva o cualquier otro medio seguro; cualquier recipiente que tenga un cuello con roscas moldeadas debe disponer de una tapa de rosca estanca. El cierre debe ser resistente al contenido.
- b. Cada envase interior debe ir en un embalaje intermedio sólidamente ajustado con un material de relleno de tal forma que, en las condiciones normales de transporte, no pueda romperse, perforarse ni derramar su contenido. El embalaje intermedio debe contener por completo el contenido en caso de rotura o fuga, sea cual sea la orientación del bulto. Cuando se trate de mercancías peligrosas líquidas, el embalaje intermedio debe contener material absorbente suficiente para absorber

todo el contenido del envase interior. En esos casos, el material absorbente puede ser el material de relleno. Las mercancías peligrosas no deben reaccionar peligrosamente con el material absorbente o de relleno ni con el material del envase ni reducir la integridad o la función de esos materiales.

- c. El embalaje intermedio irá sólidamente ajustado en un embalaje exterior rígido (de madera, cartón u otro material igualmente resistente).
- d. Cada tipo de bulto debe cumplir las exigencias relativas a los ensayos<sup>759</sup> que el ADR determina.
- e. Cada bulto debe tener un tamaño suficiente para que haya espacio para aplicar todas las señalizaciones necesarias y, por último.
- f. Pueden utilizarse sobreembalajes que también podrán contener bultos de mercancías peligrosas o de mercancías que no estén sujetas a las disposiciones del ADR.

De la misma forma que se ha visto en los casos interiores, aquellos bultos que contengan cantidades exceptuadas de mercancías peligrosas deben marcarse de forma indeleble y legible como demuestra la siguiente figura que representa la marca de cantidades exceptuadas, cuyas dimensiones y características deben ser como mínimo de 100 x 100 mm, y el sombreado y el símbolo del mismo color, negro o rojo, sobre fondo blanco o que haga el contraste apropiado:



Como se detalla en esta figura, se observa por un lado un asterisco y justo debajo dos más. Pues bien, en cuanto al primero, se debe indicar el primer o único número de etiqueta indicado en la columna (5) de la Tabla A del Capítulo

<sup>759</sup> En este sentido, el bulto completo preparado para el transporte, con sus envases interiores llenos al menos al 95% de su capacidad en el caso de sólidos o al 98% en el caso de líquidos, a modo de seguridad debe ser capaz de aguantar mediante un ensayo, sin que se produzcan roturas ni fugas de ningún envase interior y sin una reducción significativa de su eficacia: a) una caída de 1,8 metros sobre una superficie horizontal plana, rígida y no elástica y; b) una fuerza aplicada sobre la superficie superior durante 24 horas y equivalente al peso total de los bultos idénticos que podrían apilarse hasta una altura de 3 metros (incluida la muestra).

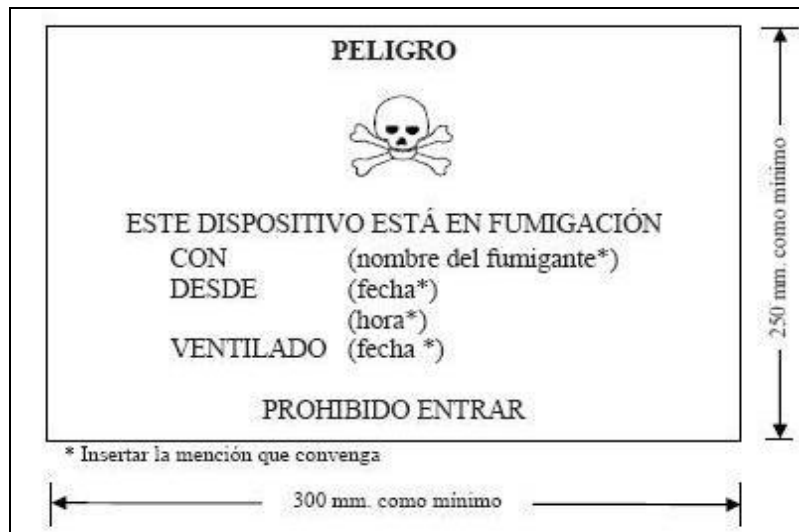
3.2, mientras que referidos a los otros dos asteriscos, se indicara si no se muestra en ninguna otra parte del bulto, el nombre del expedidor o destinatario.

En este mismo orden de cosas, el número máximo de bultos en cualquier vehículo o contenedor permitido no deberá pasar de 1000 y, además, los documentos que acompañen al transporte de mercancías peligrosas en cantidades exceptuadas tales como el conocimiento de embarque o carta de porte, el ADR especifica que como mínimo, uno de dichos documentos debe incluir la información relativa a las “Mercancías peligrosas en cantidades exceptuadas” e indicar asimismo el número de bultos.

En otro parecer, cuando en una unidad de transporte, esto es, un vehículo, un contenedor, un contenedor cisterna, una cisterna portátil o un CGEM, fumigada se cargan mercancías peligrosas, además del fumigante, se aplican las disposiciones del ADR referido a esas mercancías. Exclusivamente, pueden utilizarse para transportar carga con fumigación, aquellas unidades de transporte que puedan cerrarse de modo que la fuga de gases quede reducida al mínimo.

A este respecto y sumamente importante, las personas que intervengan en el manejo de estas unidades de transporte, deben recibir una formación en función de sus responsabilidades. Las unidades de transporte sometidas a fumigación llevarán una marca de advertencia, que se fijará en cada punto de acceso, en un lugar donde sea fácilmente visible para las personas que abran la unidad de transporte o entren en ella. Esta marca permanecerá en todo momento en la unidad de transporte, si bien hasta que la unidad de transporte sometida a fumigación haya sido ventilada con el fin de evitar concentraciones peligrosas del gas fumigante, o bien Las mercancías o materiales fumigados hayan sido descargados.

La marca de advertencia para las unidades sometidas a fumigación debe ser de forma rectangular y no debe ser inferior a 300 mm de ancho y 250 mm de alto. Las inscripciones deben ser negras sobre fondo blanco, y las letras deben medir al menos 25 mm de altura. Esta marca de advertencia para las unidades de transporte sometidas a fumigación se ilustra a colación:





Finalmente en caso de que la unidad de transporte sometida a fumigación haya sido ventilada completamente tras la fumigación, bien mediante la apertura de las puertas, bien por ventilación mecánica, la fecha de la ventilación deberá figurar en la marca de advertencia. Cuando la unidad de transporte haya sido ventilada y descargada, se retirará la marca de advertencia.

# **CAPÍTULO SEXTO**

## **RESPONSABILIDADES**

### **1. UNA IMPRESCINDIBLE CLARIFICACIÓN CONCEPTUAL EN RELACIÓN CON LOS SUJETOS INTERVINIENTES EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE. LA FALTA DE COINCIDENCIA DE LAS CATEGORÍAS SUBJETIVAS IMPLICADAS.**

Como se ha señalado con anterioridad, existe un nutrido número de sujetos que intervienen en el ámbito del transporte de mercancías por carretera lo que determina la necesidad de analizar las distintas condiciones y a qué personas se trasladan las responsabilidades por la comisión de las infracciones normativas en materia preventiva aplicables al sector.

Con carácter introductorio y con la finalidad de identificar al sujeto responsable en materia preventiva desde el punto de vista de la LPRL por tener a su cargo asalariados que materialmente realicen el transporte de mercancías peligrosas como tales por el ADR y/o carguen y descarguen las mismas en los vehículos, así como del conjunto de infracciones tipificadas por la LOTT en materia de transporte de mercancías peligrosas, conviene aclarar nuevamente ciertos aspectos que pueden llevar a la confusión por las distintas nomenclaturas utilizadas en las diferentes normas aplicables al transporte terrestre de mercancías.

Por un lado, conviene apreciar la falta de coincidencia de los conceptos de “expedidor” y “cargador” proporcionados por las normas generales de transporte terrestre (LOTT y LCTTM) y sus homónimos recogidos en las normas particulares sobre el transporte de mercancías peligrosas por carretera (ADR y el RD 551/2006). Tal es así que la recientemente publicada Orden FOM/1882/2012 de 1 de agosto (aprueba las CGC), especifica en su artículo 10.1 como reglas especiales para los contratos de transporte de mercancías peligrosas lo siguiente:

*“10.1 Sujetos del contrato de transporte de mercancías peligrosas: Para la aplicación de estas condiciones generales a los contratos de transporte de mercancías peligrosas, deberá entenderse que todas las referencias al expedidor contenidas en el Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas y el resto de la legislación especial en la materia están hechas al cargador definido en la condición 1.4, y las que dicha legislación contiene en relación con el cargador, deberán entenderse hechas al expedidor definido en la condición 1.7”.*

Primeramente, el expedidor, según se desprende de la LOTT (art. 22.1), es la persona física o jurídica que entrega las mercancías al porteador (sinónimo de transportista) para su transporte; además, dado que puede ser expedidor de las mercancías el propio cargador o una persona distinta, el expedidor puede tanto entregar como cargar las mercancías peligrosas. En idéntico parecer se muestra la LCTTM (art. 4) al señalar al expedidor como aquél tercero que, por cuenta del cargador, hace entrega de la mercancía al transportista en el lugar de recepción de la mercancía. En cambio, si atendemos a las normas técnicas relativas al transporte de mercancías peligrosas (el ADR y en el RD 551/2006), se observa una disparidad de criterios en comparación con la LOTT y la LCTTM. No en vano, conforme al ADR, el expedidor es la empresa que expide (remite o envía) para ella misma o para un tercero mercancías peligrosas; cuando el transporte es efectuado en base a un contrato de transporte, el expedidor según el contrato es considerado como el expedidor. Por su parte, en virtud del RD 551/2006 el expedidor es la persona física o jurídica por cuya orden y cuenta se realiza el envío de la mercancía peligrosa, para el cual se realiza el transporte, figurando como tal en la carta de porte. Así pues, deben tenerse claros estos conceptos de expedidor puesto que según la norma al que remita, en unos casos, será el que entrega y/o carga las mercancías peligrosas al transportista o porteador para su transporte y, en otros, el que por cuya orden y cuenta se realiza el envío de la mercancía peligrosa para el cual se realiza el transporte. En cualquier caso, el expedidor como empresa de transporte para las tareas de manipulación y transporte de mercancías peligrosas según crea conveniente, puede disponer de los auxiliares que estime oportuno, en consecuencia, será un sujeto obligado de las prescripciones contenidas en la LPRL en torno a la evaluación de riesgos de los conductores y peones de carga y descarga de las mercancías.

En segundo lugar, el cargador o remitente según la LOTT (art. 22.1) es la persona física o jurídica que, ya sea directamente o como intermediario de transporte, solicita la realización del transporte en nombre propio y frente a la cual el porteador asume, en virtud del contrato, la obligación de efectuarlo. Cuando la realización del transporte fuera requerida al porteador por el personal de una empresa en el ejercicio de las funciones que en ésta tenga atribuidas, se presumirá, salvo prueba en contrario, que contrata en nombre de dicha empresa, correspondiendo, por consiguiente, a ésta la posición de cargador en el contrato. En los demás casos se presumirá, salvo prueba en contrario, que la persona que requiere los servicios del porteador contrata el transporte de las mercancías en nombre propio, asumiendo la posición de cargador en el contrato. En la misma línea se manifiesta la LCTTM al definir al cargador como aquél que contrata en nombre propio la realización de un transporte y frente al cual el porteador se obliga a efectuarlo (definición que coincide con la proporcionada por el RD 551/2006 para el expedidor). Por consiguiente, cuando el cargador en sentido jurídico-mercantil contrata directamente con un empresario transportista, la figura equivalente en el Real Decreto 551/2006 es el expedidor, es decir, la persona por cuenta de la cual se realiza el transporte de mercancías peligrosas.

Por su parte, el ADR define al cargador como cualquier empresa que carga las mercancías peligrosas en bultos, pequeños contenedores o cisternas portátiles en o sobre un vehículo o contenedor o bien, carga un contenedor, un contenedor para granel, un CGEM, un contenedor cisterna o una cisterna portátil sobre un vehículo y el Real Decreto 551/2006 define al cargador/descargador como la persona física o jurídica bajo cuya responsabilidad se realizan las operaciones de carga y descarga de las mercancías peligrosas. Por tanto, tanto para el ADR como para el Real Decreto 551/2006, el cargador es quien carga las mercancías peligrosas en un vehículo: el que realiza las operaciones de carga y descarga mientras que, para la LCTTM y la LOTT, el cargador es quien contrata o solicita la realización del transporte y frente al cual el porteador o transportista se obliga a efectuarlo.

Sintetizando lo dicho hasta ahora, esta falta de unificación conceptual implica que según el ADR y el Real Decreto 551/2006, se entiende que el expedidor es quien contrata el transporte: el transporte se realiza para él, ordena el envío y se realiza por su cuenta y, según la LOTT y la LCTTM, el expedidor es quien entrega/carga las mercancías al transportista en el lugar de recepción de la mercancía. Por otra parte, en cuanto al cargador, según el ADR y el RD 551/2006, es quien carga las mercancías en el vehículo y según la LOTT y la LCTTM el cargador es quien contrata el transporte. En suma, desde un punto de vista jurídico-mercantil, el cargador que contrata directamente con un empresario transportista equivale al expedidor según el Real Decreto 551/2006 y el ADR, es decir, la persona por cuenta de la cual se realiza el transporte. En suma, estos conceptos encuentran su significado dependiendo de la interpretación que se haga de la normativa.

Seguidamente, como se afirmó con anterioridad, transportista y porteador equivalen a la misma figura: empresa de transporte en el momento en que obtiene la autorización necesaria para ejercer la actividad principal del transporte de mercancías y las actividades auxiliares y complementarias al mismo. Brevemente, transportista lo es administrativamente hablando y porteador se entiende desde el derecho mercantil esto es: aquél que asume la obligación de realizar el transporte en nombre propio con independencia de que lo ejecute por sus propios medios o contrate su realización con otros sujetos<sup>760</sup> (artículo 4, LCTTM).

Por lo tanto transportista y porteador son sinónimos y se pueden utilizar indistintamente. En efecto, la norma nacional relativa al transporte de mercancías peligrosas (RD 551/2006) define al transportista como a la persona física o jurídica que asume la obligación de realizar el transporte, contando a tal fin con su propia organización empresarial, mientras que en idénticos términos el ADR señala al transportista como aquella empresa que efectúa el transporte con o sin contrato de transporte.

---

<sup>760</sup> Estos otros sujetos se entienden los intermediarios u operadores de transporte, es decir aquella empresa que bajo la denominación comercial de agencia de transporte, transitario, almacenista-distribuidor u operador logístico, se dedica a intermediar en la contratación del transporte de mercancías, actuando como organización interpuesta entre los cargadores y los porteadores que contrata en nombre propio tanto con los unos como con los otros (1.3, CGC).

En definitiva, por transportista o porteador se entiende a la empresa de transporte que ha obtenido la autorización y es titular para realizar las operaciones de transporte y, por tanto, asume el traslado de las mercancías peligrosas por carretera contratando en nombre propio con el cargador (que puede coincidir con el expedidor) a través del respectivo contrato de transporte terrestre de mercancías, que por ser consensual, puede formalizarse bien por escrito, bien verbalmente. De la complejidad de esta terminología parece ser consciente el legislador laboral que ha evitado reiteradamente su uso prefiriendo el recurso a una forma más compleja –«*las personas prestadoras del servicio de transporte al amparo de autorizaciones administrativas de las que sean titulares*» [art. 1.3.g) ET; D.A.11 LETA]– para la identificación de los sujetos que quedan excluidos en este sector de actividad por falta de concurrencia de los requisitos de ajenidad y dependencia que caracterizan la prestación de servicios en régimen laboral.

En estos parámetros, no existen dudas al afirmar que el responsable principal desde la perspectiva preventiva es la empresa de transporte que opera con mercancías peligrosas es decir, el transportista o porteador, en la medida en que dispone de los medios para realizar el transporte por orden del expedidor, contando en su caso con trabajadores asalariados quienes, como conductores, materialmente realizan el transporte por carretera de las mercancías peligrosas y como auxiliares de almacén realizan, en su caso, las operaciones de carga y descarga. En este sentido, no debe obviarse la figura del transportista autónomo ya que, por su propia cuenta puede ser el conductor de las mercancías peligrosas y cuya actividad asumirá bajo su riesgo y ventura [art. 1.3.g) y, en su caso, D.A.11 LETA]. De igual forma que desde la LPRL en la medida que el transportista cuenta con personal a su servicio y por tanto tiene obligaciones preventivas que cumplir, el cargador o expedidor por su parte, al cargar las mercancías peligrosas, y el descargador para descargarlas, respectivamente también tienen el deber al contar para realizar estas operaciones de carga y descarga, con personal formado y, por tanto, tendrán que acometer todas aquellas medidas preventivas que la LPRL recoge: realizar a estos trabajadores la evaluación de los riesgos laborales de cada uno de sus puestos de trabajo, formarles adecuadamente, o vigilarles su estado de salud. Por añadidura, también están inmersos en la obligación de cumplir el contenido normativo de la LPRL y por tanto también son sujetos responsables los operadores de transporte o intermediarios en la medida en que, tras requerimiento del transportista o porteador que por sus propios medios no pueda realizar el transporte o no pueda dejar la mercancía transportada en su propio almacén, acude a dicho intermediario (agencia de transporte o almacenista-distribuidor) para llevar a cabo tales operaciones de transporte contando para el desempeño de estas tareas con su propio personal. Ciertamente, esta suerte de subcontratación es muy común dado las características estructurales del mercado de transporte nacional al encontrarse “atomizado”, esto es, la mayor parte de las empresas que se dedican a la actividad del transporte son pequeñas y medianas empresas (familiares, por ejemplo) o bien, el transportista es el propio conductor, sin asalariados, siendo en un porcentaje inferior la existencia de grandes empresas de transporte con asalariados que realizan materialmente el transporte de las mercancías peligrosas por carretera.

Esta estructuración del mercado es importante desde el punto de vista de la determinación de las responsabilidades en materia preventiva, puesto que las connotaciones para cada una de las formas de empresa son distintas. Obviamente, la empresa de transporte que cuente con asalariados a su cargo para transportar materialmente las mercancías peligrosas o para cargar o descargar las mismas, dispone de un mayor volumen de obligaciones para y por sus empleados que el que pueda tener el autopatrón que no hay que olvidar, está excluido del ámbito de aplicación de la LPRL (art. 3.1, LPRL).

En definitiva, cuando la empresa de transporte asume el transporte de esta clase de mercancías, puede llevar a cabo la actividad efectiva de transporte con sus propios medios a través de sus auxiliares asalariados (conductores); puede ser el propio transportista autónomo que bajo su riesgo y ventura realice la actividad; o bien el transportista puede encargar tales servicios a otra empresa de transporte en cuyo caso, el porteador contractual es la empresa con la que el expedidor contrata el transporte, siendo el porteador efectivo la empresa subcontratada que materialmente transporta por carretera las mercancías peligrosas quien a su vez puede tener asalariados a su cargo por lo que debe cumplir con las obligaciones que para ello establece la LPRL y la normativa específica objeto de la investigación. En suma, el transportista con sus propios medios en unos casos realizará el transporte efectivo de las mercancías peligrosas así como en cada caso, las actividades complementarias del mismo y, en otros, encargará a otra empresa de transporte los servicios que estime oportunos. En ambos casos, tanto la empresa de transporte como la empresa subcontratada pueden tener asalariados a su cargo como también el cargador (empresa que carga mercancías) o el expedidor (empresa que expide para ella misma o para un tercero mercancías) ya que en la medida en que el cargador carga las mercancías peligrosas en el vehículo, debe contar para ello con el personal necesario y formado para realizar tales tareas y el expedidor al poder mandarse a sí mismo mercancías (en este caso coincide el expedidor con el destinatario) puede disponer para las tareas de transporte de mercancías peligrosas y de manipulación de las mismas, de los auxiliares que crea convenientes.

En síntesis, una vez establecidas estas premisas conceptuales, en el análisis de las infracciones contenidas en la LOTT en su Título V (arts. 138-149) directamente aplicables al objeto de investigación se puede conocer a qué sujetos se refiere como responsables de la comisión de las infracciones así como, en virtud del contrato de transporte terrestre de mercancías, el régimen jurídico de responsabilidad primordialmente del cargador frente al porteador en virtud de la LCTTM. Eso sí, obviamente todas las prescripciones técnicas por ejemplo, en torno a los envases y embalajes de las mercancías peligrosas que se recogen en el ADR y en el Real Decreto 551/2006, se tomarán en virtud de los conceptos mencionados por estas últimas normas, es decir, por las que se reconoce al cargador como la empresa que carga las mercancías peligrosas y al expedidor como la empresa que o bien expide para sí misma mercancías peligrosas que sería a la par de expedidora destinataria, o bien contrata el transporte para mandarlas a un tercero.

## 2. EL MARCO NORMATIVO DE LAS RESPONSABILIDADES. UNA PRIMERA APROXIMACIÓN.

Dada la transversalidad de la actividad del transporte de mercancías peligrosas y la estrecha conexión entre las distintas normas<sup>761</sup>, el sistema de responsabilidades resulta algo complejo pues, en función de los distintos incumplimientos, se deberá acudir en cada supuesto a la legislación correspondiente es decir: la relativa a la prevención de riesgos laborales; a las normas reguladoras del transporte terrestre; a las relacionadas con las leyes de industria y en materia de tráfico y seguridad vial (exceso de velocidad, ingesta alcohol, consumo de drogas y estupefacientes, etc.). No obstante, adicionalmente, conforme al artículo 36 del Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en nuestro país, con independencia de todas ellas y sin perjuicio de las responsabilidades que dispongan cada una, el régimen sancionador aplicable a nuestro particular es, fundamentalmente, el establecido en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), tras la modificación sufrida por la Ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera. Por lo tanto, actualmente debe acudirse a la LOTT y no al Real Decreto 551/2006 para conocer las infracciones administrativas en materia de transporte de mercancías peligrosas. De cualquier forma, ha de advertirse cómo la anterior norma reguladora del transporte de mercancías peligrosas en nuestro país: Real Decreto 2115/1998, de 2 de octubre –derogada por el RD 551/2006–, sí que recogía expresamente el régimen sancionador específico. Hay que señalar que esta opción reguladora es perfectamente congruente con la propia modificación del régimen sancionador en materia de transporte llevada a cabo por la citada Ley 29/2003, de 8 de octubre, que tuvo entre uno de sus propósitos, recoger la jurisprudencia que venía entendiendo que no respetaba el principio de legalidad la regulación entonces vigente de tipos muy amplios e indeterminados en la LOTT y su concreción vía reglamentaria. Se prefirió así modificar el Título V LOTT para, con escrupuloso respeto al señalado principio de legalidad, tipificar exhaustivamente todas las conductas sancionables en materia de transporte, incluyendo también las relativas al transporte de mercancías peligrosas.

Con todo, esta concurrencia de distintas normas no resulta óbice para la consecución de la seguridad y salud de los trabajadores involucrados en la actividad del transporte y sus actividades complementarias puesto que todas ellas redundan en un mismo objetivo, es decir, imponer sanciones por aquellas conductas contrarias a la Ley, para en definitiva conseguir una actividad segura y práctica. Dicho de otra forma, todas ellas están en concordancia con la actividad de riesgo y el peligro tangible que entraña el transporte de sustancias peligrosas por carretera y la manipulación de éstas en los centros de trabajo.

---

<sup>761</sup> Relativa a la coexistencia de diversas normas para un mismo fin, basta reseñar: MEILAN GIL, J., “*Interrelación de la Ley de Seguridad Vial y otras Leyes Sectoriales: Carreteras, transportes, transportes especiales y mercancías peligrosas*”, Revista de Estudios de la Administración Local y Autonómica (1985-2000), núm. 257, 1993.

Por un lado, desde un enfoque preventivo, esta responsabilidad se deriva de la omisión o incumplimiento por parte de las empresas participantes en la actividad del conjunto de obligaciones que la LPRL impone al titular de la misma como garante de la seguridad de sus trabajadores, sobre todo, de los conductores (transportista) y personal responsable de la carga y descarga de las mercancías peligrosas (cargador, llenador y descargador). La citada norma como bien es sabido, en términos generales impone al empresario –a tenor de su art. 14– un conjunto de obligaciones para garantizar la seguridad y la salud en el trabajo, cuyo incumplimiento dará lugar, en su caso, a responsabilidades administrativas, así como responsabilidades penales y civiles por los daños y perjuicios que puedan derivarse del mismo (art. 42, LPRL), sin olvidar aquéllas relacionadas con el recargo de prestaciones en caso de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales por omisión de las medidas de seguridad y salud en el trabajo (art. 123, LGSS). En este mismo sentido, desde esta dimensión administrativa, la Ley de Infracciones y Sanciones en el Orden Social (en adelante, LISOS) tipifica las infracciones con motivo de determinadas acciones u omisiones de los empresarios en la relación laboral que incumplan la normativa en el orden social, entre otras, las relativas a la prevención de riesgos laborales (art. 1.1; art.11; art. 12; art. 13, LISOS).

Como ya se ha señalado con antelación, los trabajadores por cuenta propia no quedan comprendidos en cuanto tales –no así como empleadores respecto de eventuales trabajadores a su servicio– en el ámbito de aplicación de la LPRL salvo en lo referente a las obligaciones de coordinación de las actividades ex artículo 24 de la LPRL, y consiguientemente, no se contemplan como sujetos infractores en el ámbito sancionador laboral. Sin embargo, el hecho de que la actividad de transporte de mercancías –y de mercancías peligrosas– esté fuertemente regulado, imponiendo el cumplimiento de estrictas previsiones normativas así como la previsión de un completo aparato sancionador, tiene como efecto indirecto la mejora de las condiciones de trabajo de los trabajadores del transporte –por cuenta ajena y por cuenta propia–.

Las sanciones administrativas-laborales se establecen en los artículos 39 y siguientes de la LISOS y son de carácter económico, oscilando sus cantidades entre los 60 euros (mínima) y los 187.515 euros (máxima), según sean leves, graves o muy graves –a su vez dentro de cada uno de los tipos de sanciones se dan graduaciones atendiendo a una serie de criterios y agravantes–. No en vano, una u otra cantidad económica dependerá de la negligencia e intencionalidad del sujeto infractor, fraude o connivencia, incumplimiento de las advertencias previas y requerimientos de la Inspección, cifra de negocios de la empresa, número de trabajadores o de beneficiarios afectados en su caso, perjuicio causado y cantidad defraudada (art. 39.2 LISOS).

En suma, a consecuencia de estos incumplimientos, la Administración puede imponer sanciones administrativas de carácter pecuniario amén de otras complementarias tales como la suspensión o cierre del centro de trabajo<sup>762</sup> y la

---

<sup>762</sup> Con arreglo al art. 53 de la LPRL, de modo que el Gobierno o, en su caso, los órganos de gobierno de las Comunidades Autónomas con competencias en la materia, cuando concurren circunstancias de excepcional gravedad en las infracciones en materia de seguridad y salud en el trabajo, podrán acordar la suspensión de las actividades laborales por un tiempo



limitación a la facultad para contratar con la administración<sup>763</sup>, entre otras. También cabe que se deriven sanciones penales con arreglo al Código Penal<sup>764</sup>, de las que responderán las personas físicas, el empresario y aquellas personas, que por la realización de una conducta merecedora de sanción penal, se encuentren envueltas en la comisión de accidentes de trabajo (arts. 109 y ss.). En este mismo orden, con la reforma del Código Penal operada por la LO 5/2010, de 22 de junio, se atribuye la responsabilidad jurídica a las empresas por la actuación de terceros y por no haber ejercido el debido control interno. Por ello, el legislador cambia la percepción anterior en la que solamente eran responsables penales las personas físicas, aunque el delito se cometiera en el seno de una persona jurídica, siendo ahora distinto y bastando con que una persona física puede haber cometido un delito en provecho de la empresa y, esta persona, tenga a su vez una determinada relación con la empresa. En cambio, en supuesto de que el delito sea cometido por el administrador, automáticamente será efectiva la responsabilidad penal de la persona jurídica. Por tanto, tras esta nueva reforma del Código Penal, la empresa usuaria del transporte en supuesto de que un empleado dentro de sus actividades por no haber realizado el debido control, la responsabilidad penal de la persona jurídica será tal debido precisamente a no haber realizado la supervisión o control correcta.

A su vez, constituyen infracciones administrativas de las normas reguladoras del transporte terrestre las acciones u omisiones de los distintos sujetos responsables tipificadas y sancionadas de conformidad con la LOTT. Así el régimen sancionador para el transporte obedece a la presente norma por la cual se tipifican y sancionan tales conductas. Sobre este particular, conviene señalar ahora, por su relevancia, la Ley 29/2003, de 8 de octubre<sup>765</sup>, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera, dado que modifica la LOTT y proporciona una nueva redacción mucho más prolija a su Título V (Régimen sancionador y de control de los transportes terrestres, y de sus actividades auxiliares y complementarias) al tipificar de una forma más concienzuda el conjunto de vulneraciones de las normas de ordenación del transporte por carretera que pueden llegar a producirse. Aparte de ello, es de reseñar cómo algunas Comunidades Autónomas tienen transferidas las competencias relativas al transporte de mercancías, como las restricciones a la circulación de vehículos ADR llevadas a cabo en el País Vasco y Cataluña, cuyo incumplimiento también es susceptible de sanción administrativa<sup>766</sup>.

---

determinado o, en caso extremo, el cierre del centro de trabajo correspondiente, sin perjuicio, en todo caso, del pago del salario o de las indemnizaciones que procedan y de las medidas que puedan arbitrarse para su garantía.

<sup>763</sup> Limitaciones que se originan, en virtud del art. 54 de la LPRL, por la comisión de delitos o por infracciones administrativas muy graves en materia de seguridad y salud en el trabajo, se regirán por lo establecido en la Ley 13/1995, de 18 de mayo, de Contratos de las Administraciones Públicas.

<sup>764</sup> Aprobado por Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre. BOE 24 noviembre 1995.

<sup>765</sup> BOE 9 octubre 2003.

<sup>766</sup> Para el País Vasco, el incumplimiento de las medidas de regulación contenidas en su Resolución, se sancionarán, en su caso, con arreglo a lo prevenido en el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Por su parte, para Cataluña, las infracciones del contenido de su Resolución referentes a la circulación de vehículos sometidos a restricciones que circulen sin la correspondiente autorización especial,

No obstante, las competencias transferidas a las Comunidades Autónomas en ningún caso suponen una minoración a la seguridad de la actividad ya que persiguen el mismo objetivo que la LOTT que es el del libre comercio en el sector y la protección de la salud de los trabajadores por medio de la imposición de infracciones por los incumplimientos entre otros, de los tiempos de trabajo y períodos de descanso reglamentarios. Precisamente, en torno al libre comercio, el sentido primordial de la mencionada Ley 29/2003, de 8 de octubre consiste en garantizar de forma efectiva la libre competencia del sector sancionando consecuentemente, todas aquellas conductas que la obstaculizan.

La LOTT distingue tres grupos en el conjunto de infracciones: las infracciones muy graves (art. 140); las graves (art. 141); y las leves (art. 142) y, correlativamente, las sanciones que se imponen en términos generales se engloban en cada caso en: apercibimiento; multa; pérdida de validez de la/s autorización/es; declaración de caducidad de la concesión e; inhabilitación para ser titular de concesión o autorización (hasta por tres años). Inclusive, en atención a circunstancias concretas que analizaremos detalladamente, se puede ordenar la inmovilización o precintado del vehículo y la clausura de la instalación en donde se ejerzan las actividades. La graduación de las distintas sanciones atiende a una gran variedad de circunstancias tales como la repercusión social del hecho infractor, la intencionalidad, la naturaleza de los perjuicios causados, la magnitud del beneficio ilícitamente obtenido y la reincidencia o habitualidad en la conducta infractora (art. 143.1). Asimismo, las infracciones y sanciones prescriben con arreglo a la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del procedimiento Administrativo Común<sup>767</sup>, siempre que las leyes que las establezcan no fijen plazos: las infracciones muy graves a los tres años, las graves a los dos años y las leves a los seis meses; las sanciones impuestas por faltas muy graves prescribirán a los tres años, las impuestas por faltas graves a los dos años y las impuestas por faltas leves al año (art. 132).

Desde este enfoque, tal y como se ha señalado, en la actividad del transporte de mercancías por carretera existe un gran número de participantes que, en mayor o menor medida, están sujetos a estas responsabilidades administrativas en materia de transporte. Precisamente por este motivo, resulta necesaria la tarea de deslindar en cada caso, a quién corresponde la responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes terrestres y de sus actividades auxiliares y complementarias (art. 138, LOTT). Así, sin distinguir entre empresarios transportistas con personal a su cargo y transportistas autónomos, incurren en infracciones según el precepto infringido: la persona física o jurídica titular de la concesión o autorización administrativa; el propietario o arrendatario del vehículo o titular de la actividad llevada a cabo sin la cobertura del preceptivo título administrativo habilitante; los remitentes o cargadores, expedidores, consignatarios o destinatarios, usuarios, y, en general, los terceros que realicen actividades que se vean afectadas por la legislación reguladora de los transportes terrestres.

---

de carácter permanente o temporal, se denuncian por el incumplimiento del art. 39.5 del Reglamento general de circulación. Estas infracciones se sancionan de acuerdo con lo que establece también la vigente Ley sobre Tráfico.

<sup>767</sup> BOE 27 noviembre 1992.

Sumamente importante es la concreción que realiza la LOTT en torno a estas responsabilidades al indicar que la responsabilidad administrativa se exige a aquellas personas físicas o jurídicas (empresarios transportistas) con independencia de que las acciones u omisiones constitutivas de la infracción las hayan cometido su personal asalariado, sin perjuicio de la deducción de las acciones que a su juicio resulten procedentes contra las personas a las que sean materialmente imputables las infracciones. Para ejemplificar este aspecto basta señalar la sentencia del Tribunal Supremo (Cont-Administrativo) de 5-12-2000<sup>768</sup> en la que pese a ser el conductor quien materialmente circuló por una vía en la que tenía restringido su paso por transportar en un vehículo cisterna una materia peligrosa, la empresa fue sancionada por ser la titular de la concesión o de la autorización para transportar este tipo de carga peligrosa. El precepto mencionado de la LOTT va en consonancia con el artículo 15.4 de la LPRL, en la que en idénticos parámetros se señala esta responsabilidad al empresario por el que debe cumplir todas aquellas medidas preventivas, incluso previniendo las distracciones o imprudencias no temerarias que pudiera cometer el trabajador. En suma, el empresario –en este caso, transportista o porteador– es en la mayor parte de las ocasiones, el responsable último de las infracciones administrativas y quien debe hacer frente a las mismas. No obstante, en determinados supuestos, quedará exento de estas responsabilidades siempre y cuando pruebe la concurrencia de fuerza mayor, caso fortuito o causa imputable por ejemplo al cargador.

Sintetizando esto último, podemos afirmar que las responsabilidades administrativas que se derivan de la inaplicación del contenido normativo de la LOTT no son excluyentes de aquéllas que se derivan de los incumplimientos contenidos en materia de prevención de riesgos laborales en virtud de la LPRL cuyas sanciones se recogen en la LISOS. Así, como podremos comprobar en este apartado, una misma conducta sancionable según la LOTT puede quedar incardinada también en alguna de las conductas reguladas en los artículos 11 a 13 de la LISOS sin que, en mi opinión, ello signifique una vulneración del principio *non bis in idem*<sup>769</sup> dado que el artículo 3 de la LISOS claramente restringe su aplicación a los supuestos en los que se aprecie identidad de sujeto, de hecho y de fundamento, lo que claramente no acontece en los casos examinados.

### **3. DELIMITACIÓN DE LAS COMPETENCIAS SANCIONADORAS. LA INSPECCIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE Y LA INSPECCIÓN DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL.**

La Administración, con el firme interés de asegurar el correcto funcionamiento en el sistema del transporte de mercancías peligrosas por carretera inspecciona y sanciona en consecuencia todas aquellas acciones ilegales llevadas a cabo por los sujetos responsables de la actividad. Cabe destacar respecto a esta actividad inspectora la importancia que adquiere la carta de porte, puesto que su existencia proporciona al órgano sancionador una prueba

<sup>768</sup> Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2ª de 5 diciembre 2000 (JUR\2001\93780).

<sup>769</sup> Término procedente del latín (no dos veces por lo mismo) cuyo principio estriba en que no se podrán imponer sanciones penales o administrativas por unos mismos hechos ya sancionados.

más que importante de las características del transporte y el contenido de las mercancías peligrosas utilizadas en cada caso, tal y como se ha señalado con anterioridad (art. 14: fuerza probatoria de la carta de porte, LCTTM).

A tenor del artículo 146.1 de la LOTT, la competencia para imponer las sanciones por incumplimientos de las normas reguladoras de los transportes terrestres y de sus actividades auxiliares y complementarias, corresponde a los órganos que legal o reglamentariamente la tengan atribuida. Así, la actuación inspectora tendente a garantizar una actividad lícita durante la actividad del transporte por carretera y durante las actividades complementarias y auxiliares del mismo, está encomendada específicamente, a los servicios de la Inspección del Transporte Terrestre (art. 32.1, LOTT).

En torno al procedimiento sancionador impuesto en el sector del transporte por carretera, cabe afirmar que se ajusta al contenido de la LOTT (art. 146.2) así como en su norma reglamentaria (ROTT), y en lo no previsto por éstas, a lo dispuesto en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre<sup>770</sup>, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. Básicamente, los procedimientos se inician de oficio por acuerdo del órgano competente, bien por propia iniciativa o como consecuencia de orden superior, a petición razonada de otros órganos o por denuncia y el plazo máximo para notificar la resolución del procedimiento sancionador es de un año, contado desde la fecha de iniciación del procedimiento.

Del conjunto de funciones que tiene atribuidas la Inspección del Transporte Terrestre sobresale a los efectos que aquí interesa la relacionada con el control del cumplimiento de la normativa en materia de transporte por carretera. Jerárquicamente, conforme al Real Decreto 30/2011, de 14 de enero<sup>771</sup>, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento (art. 8) se da acomodo a la Dirección General de Transporte Terrestre de la que, a su vez, depende el órgano con nivel de Subdirección General conocido como la Inspección de Transporte Terrestre. Así, mediante sus agentes –los cuales, en caso de necesidad pueden solicitar el apoyo y la asistencia de las unidades o destacamentos de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y Policías Autónomas o Locales–, tienen competencia para imponer las preceptivas sanciones administrativas por infracciones a la normativa reguladora del transporte terrestre. La actividad de la Inspección del Transporte Terrestre (arts. 32-35, LOTT) en nuestro país sirve de asidero para el cumplimiento de la reglamentación con la imposición en cada caso de las sanciones correspondientes, además de velar para un correcto funcionamiento de la actividad, ajustado a los parámetros legales. Como es lógico, la actuación inspectora centra sus esfuerzos en relación a aquellas infracciones con mayor incidencia que impliquen una mayor perturbación en la ordenación del transporte. De modo sustancial, la Inspección incide en el control del cumplimiento de la realización del transporte con el debido título habilitante y en las que impliquen la superación de los límites establecidos en cuanto a cargas y tiempos de conducción.

---

<sup>770</sup> BOE 27 noviembre 1992.

<sup>771</sup> Publicado en el BOE 19 enero 2011.

Precisamente, realiza un trato priorizado al control de los tiempos de trabajo concretos para el sector concreto del transporte de mercancías peligrosas, producto de las graves consecuencias y la importante alarma social que provoca el hecho de que un vehículo sea objeto de un accidente en el que se involucran esta clase de mercancías<sup>772</sup> consideradas como tales en el ADR.

La actuación conjunta de los servicios de Inspección y de los agentes actuantes resulta primordial en tanto a la validez de sus actas e informes que realicen y evitar cualquier tipo de actuación fraudulenta; en torno a esta afirmación se manifiesta el ROTT (art. 22) al señalar que dicha validez «*hará fe, salvo prueba en contrario, de los hechos en ellos recogidos, sin perjuicio del deber de los agentes actuantes de aportar todos los elementos probatorios que sean posibles sobre el hecho denunciado y de la obligación de la Administración de realizar y aportar las pruebas que, en su caso, resulten procedentes dentro de la tramitación del correspondiente procedimiento sancionador*». Asimismo, esta función inspectora puede iniciarse de oficio o como consecuencia de petición fundada de los cargadores, usuarios o de sus asociaciones, así como de las empresas o asociaciones de transportistas o de actividades auxiliares o complementarias del transporte (art. 24, ROTT).

Los sujetos que pueden ser objeto de inspección son los titulares de estas actividades así como sus empleados, los remitentes, cargadores, usuarios y, en general, terceros que, sin ser titulares de las empresas de transporte o de actividades auxiliares o complementarias del mismo, precisen para el desarrollo de su actividad de la realización de operaciones que se vean afectadas por la legislación de los transportes terrestres (art. 19, ROTT). Todos ellos, con el fin de ayudar a la tarea inspectora, deben facilitar la inspección de sus vehículos e instalaciones y el examen de los documentos, libros de contabilidad y datos estadísticos que estén obligados a llevar. Este deber de colaboración es obligatorio por lo que en caso de incumplirlo se iniciará la responsabilidad administrativa al obstruir la actuación inspectora.

En otro orden de cosas, resulta significativa a este respecto, la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio<sup>773</sup> por la que se establece la delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable. De modo abreviado, las Comunidades Autónomas tienen competencias normativas exclusivas para regular la actividad del transporte terrestre dentro de su ámbito territorial. Así, las Comunidades Autónomas disfrutan de competencias en materia de inspección y de potestades sancionadoras.

---

<sup>772</sup> La importancia del control del transporte de mercancías peligrosas se demuestra, por ejemplo, en la campaña promovida por el Gobierno de Navarra, por la cual se llevaron controles en el transporte de mercancías peligrosas a través de una especial vigilancia por los agentes del área de Tráfico y Seguridad Vial para en cuyos casos concretos, denunciar aquellas infracciones relacionadas con el transporte de este tipo de mercancías en los vehículos destinados al efecto. En un comunicado señalado por el Gobierno, la campaña –que se inició en marzo de 2012– fue llevada a cabo debido a que «*estas infracciones, ponen en serio peligro la seguridad vial y suponen una competencia desleal en el sector del transporte*», Pamplona, 18 Marzo 2012 (Agencia de noticias *Europa Press*).

<sup>773</sup> BOE 31 julio 1987.

Es por ello que se trata de un axioma la plenitud de responsabilidades a favor de las Administraciones autonómicas en torno a la ejecución de la normativa que regula los transportes de su competencia, cristalizándose en la mencionada Ley Orgánica 5/1987, las responsabilidades de la actividad inspectora y sancionadora en virtud de su Capítulo III y, más concretamente en sus artículos 10<sup>774</sup> y 11. En lo esencial, merced a estos artículos, el Estado encomienda a las Comunidades Autónomas *«la inspección de los servicios y demás actividades de transporte de competencia de aquél por carretera y cable que se desarrollen dentro de su ámbito territorial, así como las facultades sancionadoras sobre las infracciones que, en la prestación de los referidos servicios y actividades, se produzcan dentro de dicho ámbito»*. Ello implica el ejercicio de la función sancionadora con la consiguiente resolución de los correspondientes expedientes sancionadores. No obstante, queda reservada al Estado la retirada definitiva de la autorización administrativa para la prestación del servicio o la realización de la actividad, así como la caducidad de la concesión.

Por otra parte, dado que al empresario a tenor de su papel específico en la actividad en este sector –titular de una empresa de transporte, intermediario, cargador o expedidor, descargador o destinatario–, con motivo de tener bajo su dependencia a trabajadores asalariados, le corresponde velar por la seguridad y salud de sus trabajadores, en ocasión de un incumplimiento de sus obligaciones preventivas también puede ser objeto de sanción derivada de la normativa laboral (art. 42.1, LRPL). De esta forma, en virtud de la LISOS, la competencia sancionadora en el ámbito de la Administración General del Estado, corresponde a propuesta de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, a la autoridad competente a nivel provincial, hasta 12.500 euros; al Director General competente, hasta 62.500 euros; al Ministro de Trabajo e Inmigración hasta 125.000 euros y al Consejo de Ministros, a propuesta del de Trabajo e Inmigración, hasta 187.515 euros (art. 48.1, LPRL). Por el contrario, cuando corresponda la potestad sancionadora a la Administración de las Comunidades Autónomas, se ejercerá por los órganos y con los límites de distribución que determine cada Comunidad Autónoma (art. 48.6, LPRL).

---

<sup>774</sup> A fecha 1 de junio de 2012 el Ministerio de Fomento presentó el anteproyecto de Ley Orgánica con el objetivo de modificar dicho precepto de la Ley 5/1987, de 30 de julio, con el objetivo de simplificar y agilizar los procedimientos de inspección y sanción en el transporte por carretera. Así, este nuevo texto garantiza que cualquier CCAA pueda sancionar cuantos hechos infractores se detecten en su territorio, aunque se hubiesen cometido fuera del mismo. De este modo, la CCAA en concreto que inicie la actuación inspectora debe continuar el procedimiento sancionador hasta su finalización, sin dar un tratamiento diferente atendiendo al lugar donde se cometió la infracción. Asimismo, se mantiene el mismo contenido de la Ley 5/1987 en torno a aquellas materias que no son objeto de delegación en ningún caso (inspección y control en frontera de los transportes internacionales, y las funciones de vigilancia de la Guardia Civil), así como la posibilidad de que la Administración del Estado pueda, en cualquier momento y con independencia de la delegación realizada, llevar a cabo las inspecciones que estime necesarias. Noticia extraída del portal *panelnaranja.es*. En definitiva, habrá que estar a la expectativa por si finalmente el anteproyecto se materializa y modifica este precepto.

Con arreglo al artículo 9<sup>775</sup> de esta norma preventiva por excelencia, se dedica un apartado específico a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social como órgano de control. Efectivamente, el legislador compete a la Inspección de Trabajo a través de sus agentes, la función de la vigilancia y control de la normativa sobre prevención de riesgos laborales. Así, para conseguir este objetivo, es competente para llevar a cabo las siguientes funciones:

- a) Vigilar el cumplimiento de la normativa sobre prevención de riesgos laborales, así como de las normas jurídico-técnicas que incidan en las condiciones de trabajo en materia de prevención, aunque no tuvieran la calificación directa de normativa laboral, proponiendo a la autoridad laboral competente la sanción correspondiente, cuando comprobase una infracción a la normativa sobre prevención de riesgos laborales, de acuerdo con lo previsto en el Capítulo VII de la presente Ley.
- b) Asesorar e informar a las empresas y a los trabajadores sobre la manera más efectiva de cumplir las disposiciones cuya vigilancia tiene encomendada.
- c) Elaborar los informes solicitados por los Juzgados de lo Social en las demandas deducidas ante los mismos en los procedimientos de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.
- d) Informar a la autoridad laboral sobre los accidentes de trabajo mortales, muy graves o graves, y sobre aquellos otros en que, por sus características o por los sujetos afectados, se considere necesario dicho informe, así como sobre las enfermedades profesionales en las que concurren dichas calificaciones y, en general, en los supuestos en que aquélla lo solicite respecto del cumplimiento de la normativa legal en materia de prevención de riesgos laborales.
- e) Comprobar y favorecer el cumplimiento de las obligaciones asumidas por los servicios de prevención establecidos en la presente Ley.
- f) Ordenar la paralización inmediata de trabajos cuando, a juicio del inspector, se advierta la existencia de riesgo grave e inminente para la seguridad o salud de los trabajadores.

A estos efectos, los miembros de la Inspección de Trabajo podrán acudir a toda aquella empresa para investigar posibles incumplimientos en materia preventiva. Las comprobaciones que se deriven en estos casos, en torno a las condiciones materiales o técnicas de seguridad y salud y que señalen en sus informes, gozarán en todo caso de la presunción de certeza en virtud de la disposición adicional cuarta, apartado 2, de la Ley 42/1997, de 14 de noviembre, Ordenadora de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social (BOE 15 noviembre 1997).

---

<sup>775</sup> Su contenido fue modificado a raíz de la Ley 54/2003, de 12 de diciembre, sobre la reforma del marco normativo de la prevención de riesgos laborales. BOE 13 diciembre 2003.

En este punto cabe formularse una pregunta básica: ¿Qué ocurre en casos de concurrencia de la Inspección de Transporte Terrestre con la Inspección de Trabajo? Su respuesta la podemos encontrar en la LOTT y en su reglamento de desarrollo (ROTT), en concreto en sus artículos 33 y 23 respectivamente, en los cuales se establece que con objeto de conseguir la coordinación requerida para dar cumplimiento a las funciones que se le encomienda al personal de los servicios de Inspección del Transporte Terrestre, los órganos que ostenten competencias sobre cada una de las distintas materias afectadas deberán prestarse la asistencia activa y cooperación que resulte necesaria al efecto. En estos casos, si el personal dependiente de la Inspección del Transporte Terrestre descubriese hechos que pudiesen ser constitutivos de infracción de la normativa reguladora de otros sectores, especialmente en lo referente al ámbito laboral –de cuyo control se encarga la Inspección de Trabajo y Seguridad Social–, fiscal y de seguridad vial, lo pondrá en conocimiento de los órganos competentes en función de la materia de que se trate. Y viceversa, es decir, si con ocasión de que otros órganos competentes observen infracciones de las normas de ordenación de los transportes terrestres, lo pondrá en conocimiento en este caso, de la Inspección de Transporte Terrestre (art. 23, ROTT). En definitiva, con ello, se persigue la coordinación sancionadora, de modo que tanto la Inspección de Trabajo en términos laborales y de prevención de riesgos como la Inspección de Transporte Terrestre en la materia de transporte deberán prestarse la asistencia activa y cooperación que resulte necesaria al efecto.

#### **4. UNA VISIÓN MÁS PARTICULAR: LAS RESPONSABILIDADES ADMINISTRATIVAS DE LOS TITULARES DE LAS ACTIVIDADES DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA Y DE CARGA Y DESCARGA DE ESTAS.**

Como antes hemos señalado, el transportista o porteador como titular de una empresa que contrata en nombre propio con el cargador la realización del servicio –en su caso, por medio de un contrato de transporte terrestre que no tiene que ser necesariamente por escrito, puede ser verbal–, puede realizar con sus propios medios el transporte efectivo contando para ello con sus propios trabajadores o bien, subcontratando la actividad con un intermediario<sup>776</sup>. Ciertamente, producto del tipo de empresa reinante en el sector, es decir, pequeñas y medianas empresas, en pocas ocasiones es la misma empresa de transporte la que lleva a cabo la actividad efectiva en la carretera y, por tanto debe acudir a un operador de transporte, a no ser que sea transportista autónomo o TRADE que en cuyo caso será a la par de empresario, porteador efectivo de la carga peligrosa.

De modo que como garante de la seguridad de los trabajadores (art. 14, LPRL), el empresario bien sea transportista/porteador, expedidor o cargador u operador de transporte, tiene la obligación de proteger la seguridad y salud de sus trabajadores y, en la medida en que éstos actúan por su cuenta sujetos a

---

<sup>776</sup> El intermediario u operador de transporte en este caso será el porteador efectivo que transporta materialmente las mercancías peligrosas, siendo el porteador contractual la empresa principal que contrata con el expedidor.



unas directrices<sup>777</sup> y a un horario preestablecido, En efecto, en unos casos, a través de sus empleados realizará el traslado de estas mercancías peligrosas al lugar convenido en la carta de porte y, en otros, acudirá externamente a un operador de transporte de mercancías (agencia de transporte, transitario, almacenista-distribuidor u operador logístico) quien actuará como organización interpuesta entre los cargadores (quienes contratan en nombre propio la realización de un transporte y frente al cual el porteador se obliga a efectuarlo) y los porteadores (quienes asumen la obligación de realizar el transporte en nombre propio con independencia de que lo ejecute por sus propios medios o contrate su realización con otros sujetos) que contrata en nombre propio tanto con los unos como con los otros. En base al primer supuesto planteado, siempre y cuando se formalice un contrato de transporte terrestre (como se ha mencionado según el ADR el transportista es aquella empresa que efectúa el transporte con o sin contrato de transporte), hay que señalar el artículo 3 del Contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (en adelante Convención CMR<sup>778</sup>) vigente en nuestro país, mediante el cual, el transportista responderá de sus propios actos y omisiones y de los de sus empleados y de todas las otras personas a cuyo servicio él recurra para la ejecución del transporte, cuando tales empleados o personas realizasen dichos actos y omisiones en el ejercicio de sus funciones. Así por ejemplo, en caso de que el conductor incumpla los tiempos de conducción y descanso en la carretera y sea sancionado por ello por la autoridad pertinente, el empresario responderá ante tal sanción pese a no ser quien materialmente ha cometido la infracción.

<sup>777</sup> Desde un ámbito normativo laboral, la desobediencia a una orden directa por parte de la empresa puede traer consigo el despido procedente del trabajador, como por ejemplo por medio de la negativa a conducir el camión a pesar de haber recibido por la empresa instrucciones concretas y expresas para ello. De este modo, es un deber básico del trabajador, cumplir las órdenes del empresario en el ejercicio regular de sus funciones directivas, estando por tanto el mismo, obligado a realizar el trabajo convenido bien le sea ordenado por el empresario o por persona en la que éste delegue.

<sup>778</sup> Siglas a su vez por las que también se conoce a la carta de porte. De modo abreviado, este Convenio CMR suscrito en Ginebra (Suiza) y ratificado por nuestro país en el año 1974 (BOE 7 mayo), se aplica a todos los contratos de transporte público de mercancías por carretera en los que el lugar de carga de la mercancía y el lugar previsto para la entrega estén situados en dos países diferentes, si uno al menos de estos países es firmante del Convenio. Precisamente, el contenido normativo que abarca el presente Convenio se tuvo en cuenta para redactar en nuestro país la vigente Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías. Tal y como se ha manifestado, el contrato de transporte terrestre es consensual. Dicho de otra forma, se perfecciona con el simple consentimiento por lo que las partes contratantes pueden ordenar el transporte de mercancías de forma expresa, verbal o escrita; modalidades todas ellas de igual validez. No obstante, en nuestro caso concreto en el que se transportan mercancías peligrosas, según señala el ADR y el RD 551/2006 (art. 25), todo transporte de estas características, debe ir acompañado de la documentación precedente. De tal forma que el expedidor o, por delegación expresa de éste, el cargador, debe entregar al conductor la carta de porte, así como las instrucciones escritas, antes de iniciarse el transporte, sin perjuicio de otro tipo de documentos complementarios que procedan. Por su parte, los intermediarios en el contrato de transporte deben recabar del expedidor la documentación obligatoria, la cual han de transmitirla al transportista juntamente con la carta de porte que suscriban; la carta de porte debe redactarse en papel o bien en formato electrónico (TEI/EDI). Así pues, de modo sintetizado, a través de la carta de porte se representa las características del contrato y es una prueba documental y justificativa del propio transporte de mercancías peligrosas por carretera.

Seguidamente, en la tarea de identificar a los sujetos objeto de sanción durante las actividades de carga y descarga de mercancías peligrosas, las normas técnicas relativas al objeto de investigación (RD 551/2006 y ADR) responsabilizan del cumplimiento de todas las obligaciones tendentes a realizar estas operaciones de carga y descarga bajo unos mínimos de seguridad (art. 27, RD 551/2006) al cargador-descargador como la persona física o jurídica responsable de tales operaciones realizadas por el personal adecuado, con la excepción de la descarga de combustibles exclusivamente utilizados para usos domésticos (destinados al calentamiento de agua sanitaria, calefacción y cocinas) que como se ha mencionado con anterioridad, es responsabilidad del transportista. Por cargador-descargador, acudiendo al ADR, se entiende por un lado cargador a la empresa que carga las mercancías peligrosas en bultos, pequeños contenedores o cisternas portátiles en o sobre un vehículo contenedor o carga un contenedor, un contenedor para granel, un CGEM, un contenedor cisterna o una cisterna portátil sobre un vehículo. A su vez, también puede ser considerado como cargador, pero en esta ocasión de cisternas o llenador, aquella empresa que introduce las mercancías peligrosas en una cisterna o un vehículo batería o CGEM, o en un vehículo, gran contenedor o pequeño contenedor para mercancías a granel y, en otro lado, por descargador, toda empresa que retira un contenedor, un contenedor para granel, un CGEM, un contenedor cisterna o una cisterna portátil de un vehículo, o descarga las mercancías peligrosas embaladas, los pequeños contenedores o las cisternas portátiles de un vehículo o de un contenedor o descarga las mercancías peligrosas de una cisterna o de un vehículo batería, de una MEMU o de un CGEM o de un vehículo, de un gran contenedor o de un pequeño contenedor para el transporte a granel o de un contenedor para granel. Por tanto, la LOTT según el tipo de servicio de transporte traslada la responsabilidad al porteador, mientras que el ADR y el RD 551/2006 responsabiliza de los daños que pueda sufrir el personal encargado de realizar estas operaciones en cada caso al cargador como la empresa que carga y al descargador como la empresa que descarga las mercancías peligrosas del vehículo y que, a su vez, suele ser por defecto la empresa destinataria de éstas.

De cualquier forma, tanto el transportista o porteador como el cargador, llenador (cargador de cisternas) y descargador en estos términos, deben disponer de un personal formado y adecuado para realizar según cada caso estas tareas de carga y descarga, cumpliendo obviamente todas las prescripciones que para ello obliga la LPRL, el cual, debe conocer de antemano las características de peligrosidad de la mercancía a cargar o descargar; el funcionamiento de las instalaciones; los sistemas de seguridad y contra incendios –debiendo estar calificado para su uso–, así como; los equipos de protección personal requeridos en la instalación y su utilización (art. 27, RD 551/2006) ya que, como se ha analizado, durante la manipulación de las mercancías peligrosas este personal se encuentra inmerso en multitud de riesgos laborales.

## 5. RESPONSABILIDAD DEL CARGADOR.

Previo al análisis pormenorizado del conjunto de sanciones que se derivan de la regulación cristalizada en la LOTT en aras a indicar las responsabilidades administrativas a las que se encuentran sujetos los distintos participantes de la actividad. Respecto a nuestro particular, debe hacerse mención especial al cargador definido al amparo del derecho mercantil –y no como la empresa que realiza la carga efectiva de las mercancías peligrosas con arreglo al ADR– como aquél que contrata en nombre propio la realización del transporte y frente al cual el porteador se obliga a efectuarlo; en caso de que el transporte fuera requerido al porteador por parte del personal de una empresa, según ya se analizó, cabe decir que, salvo prueba en contrario, contratará en nombre de la misma, correspondiendo tomar la posición de cargador en el contrato. A estos efectos, la LCTTM regula en especial un precepto específico atinente al transporte de mercancías peligrosas (art. 24) en conjunción con otros que directamente también afectan a nuestra materia y, de los cuales, se derivan importantes implicaciones desde la órbita de la prevención de riesgos laborales.

Su diligencia resulta capital para el devenir de la actividad así que en supuestos de que omita sus obligaciones como podrá comprobarse de inmediato en el estudio de los artículos 140, 141 y 142 de la LOTT, incurrirá en responsabilidades a la par que pondrá en peligro a los sujetos que se encuentran involucrados en la actividad. Su cometido no es baladí ya que en nuestra materia, justo tras la entrega al porteador de las mercancías peligrosas, debe especificar la naturaleza exacta del peligro que representan así como las indicaciones de las precauciones a tomar en cada caso (art. 24, LCTTM); deber del cargador que concurre con el derecho por parte del porteador que no haya sido informado en estos puntos, de no encontrarse obligado a continuar el transporte y a hacer lo que estime conveniente con las mercancías peligrosas: descargarlas, depositarlas o neutralizar su peligro, devolverlas a su origen o adoptar cualquier otra medida que resulte razonable en atención a las circunstancias del caso. En este caso, el porteador deberá comunicarlo inmediatamente al cargador, el cual asumirá los gastos y daños derivados de tales operaciones. Como se pudo analizar previamente, en caso de que sea el conductor quien una vez realizando el transporte por carretera se percate de esta ineficiencia informativa por parte del cargador, bajo estas circunstancias, valiéndose de sus conocimientos formativos adquiridos en el CAP y en el certificado o carnet ADR y para proteger su propia seguridad y salud, inmediatamente se pondrá en contacto con el responsable de su empresa para pedir las instrucciones concretas a llevar a cabo para con las mismas, protegerse tanto personalmente, como a terceras personas ajenas y al medio ambiente.

De cualquier forma, esta información tan relevante que debe proporcionar el cargador, basta reseñar que la puede consignar en la carta de porte, sin embargo, cuando así no sea, recaerá sobre el cargador o destinatario, la carga de la prueba de que el porteador tuvo conocimiento de la naturaleza exacta del peligro que presentaba el transporte de dichas mercancías. En efecto, con arreglo al mencionado Convenio CMR [artículo 6.1 f)] esta indicación del carácter peligroso de la mercancía resulta obligatoria que aparezca en la carta

de porte siempre y cuando ésta exista ya que, su existencia simplemente da muestra de la formulación del contrato de transporte terrestre por lo que su ausencia no afecta a la validez del contrato. En esta tesitura, el cargador según cada caso para cumplir su obligación de poner en conocimiento del porteador el carácter peligroso de la mercancía a transportar lo podrá hacer a través de la mencionada carta de porte o bien por medio de cualquier otro documento, inclusive de manera verbal. No obstante, lo recomendable en estos casos y de cara a probar que se realizó esta comunicación lo más aconsejable es que se registre de manera escrita. El cargador debe cumplir este requisito taxativamente dado que en caso de no ser diligente en esta materia, estará poniendo en grave peligro al porteador (para si mismo en caso de ser autónomo o sus empleados en caso de ser empresa con asalariados a su cargo) ya que de no conocer esta información estará asumiendo unos riesgos muy importantes tanto para el transporte como para la manipulación de tales mercancías.

De manera complementaria, el cargador –hay que recordar que es quien contrata, no quien carga– también tiene una obligación de adjuntar a la carta de porte o poner a disposición del porteador la documentación e información necesaria para un correcto transporte de mercancías. Así junto a la naturaleza de la peligrosidad de la mercancía a transportar, el cargador tiene la obligación de proporcionar al porteador toda aquella documentación necesaria para cumplir con los trámites administrativos exigidos que deba efectuar con ocasión de su servicio antes de proceder a la entrega en el punto de destino (art. 23.1, LCTTM). En caso contrario, responderá frente al porteador por los daños derivados de la ausencia, insuficiencia o irregularidad de tales documentos e informaciones, salvo que los perjuicios se hayan derivado de acciones u omisiones culposas del porteador en cuyo caso, el cargador evitará la responsabilidad.

Toda vez que se acredite la existencia de la carta de porte, el cargador con el fin de evitar responsabilidades, debe probar el incumplimiento en cada caso por el transportista, ya sea por la pérdida o la avería de las mercancías peligrosas así como por la demora de la entrega de las mismas al destinatario. En este contexto, debida a las particularidades de la actividad y al amplio número de contingencias que se pueden desarrollar durante el transporte, al cargador realmente le resulta harto difícil acreditar *«cómo se ha producido la entrega de la mercancía al porteador, el tanto de daño sufrido por ésta (...), si éstas se han producido durante el porte o, una vez que se han descargado las mercancías y se han depositado en poder del consignatario, etc.»*<sup>779</sup> por lo que en atención a las circunstancias de cada caso, debe alegar su inocencia trasladando correlativamente la culpa al porteador por los daños en las mercancías.

Además, previa entrega de las mercancías peligrosas para su transporte al porteador a través de la figura del expedidor<sup>780</sup>, también resulta providencial por la considerable incidencia que tiene para la seguridad en la actividad el

---

<sup>779</sup> CONCEPCIÓN RODRÍGUEZ, J., “*El Contrato de Transporte*”, Manuales de Formación Continua, núm. 21, Consejo General del Poder Judicial, Madrid, 2003.

<sup>780</sup> Desde la órbita mercantil es el tercero que por cuenta del cargador hace entrega de las mercancías al transportista en el lugar de recepción de la mercancía (art. 4.4, LCTTM).

principio por el que la norma – salvo pacto en contrario–, obliga al cargador a acondicionarlas para su transporte. Para ello, los bultos que componen cada envío deben estar claramente identificados y señalizados mediante los correspondientes signos, coincidiendo con la descripción de los mismos contenida en la carta de porte. Sin lugar a dudas esta responsabilidad resulta trascendental para la actividad, máxime por el tipo de peligro inherente de la mercancía. Así, fruto de las características propias de las mercancías y del transporte y de sus importantes riesgos de provocar daños personales y materiales al porteador o a terceros, es fundamental que estas mercancías peligrosas deban ser entregadas al porteador convenientemente acondicionadas, embaladas y, en su caso, identificadas y señalizadas mediante las oportunas marcas o inscripciones que avisen del riesgo que su manipulación pueda entrañar para las personas o para las propias mercancías. Correlativamente, en caso de incumplimiento, conforme señala la normativa sobre transporte terrestre, el cargador será responsable ante el porteador de los daños a personas, al material de transporte o a otras mercancías, así como de los gastos ocasionados por defectos en el embalaje de las mercancías. No obstante esta responsabilidad quedará sin efecto en el momento en que tales defectos sean manifiestos o ya conocidos por el porteador en el momento de hacerse cargo de las mercancías y no haya hecho las oportunas reservas (art. 21, LCTTM). Desde esta misma perspectiva, la LOTT –de modo anticipativo al posterior análisis– entre el listado de infracciones que se derivan de la realización de transportes, carga o descarga de mercancías peligrosas, recoge como infracción muy grave (art. 140.25.6, LOTT) carecer de paneles, placas o etiquetas de peligro o cualquier señalización exigible. Así, del mismo modo que la LCTTM, impone por la comisión de esta infracción la responsabilidad al transportista, al cargador o expedidor, en su caso, señalando a su vez, que el transportista quedará exento de responsabilidad si se acredita que, dadas las circunstancias de carga, él no pudo detectar la falta de etiquetas de peligro en los bultos o envases.

En suma, acudiendo al mencionado precepto específico de la LCTTM en torno al transporte de mercancías peligrosas (art. 24), cuando el cargador omite la obligación de especificar la naturaleza exacta del peligro de las mercancías y las precauciones a tomar, debe responder consecuentemente de los daños y gastos causados por las operaciones llevadas a cabo por el transportista. Con el fin de resarcir estos perjuicios, debe acudirse o bien, al artículo 10.7 de la LCTTM por medio del cual, el cargador y el porteador en su caso, deben responder de los gastos y perjuicios que se deriven de la inexactitud o insuficiencia de los datos que les corresponda incluir en la carta de porte o bien, al régimen de la responsabilidad contractual general cimentada en el inveterado Código Civil<sup>781</sup> (arts. 1101 y ss.). De reclamar bajo éstos últimos parámetros, en la producción del daño debe concurrir la relación de causalidad junto con la actuación u omisión culposa y objetiva del cargador. Precisamente, en torno a ésta responsabilidad objetiva del cargador por la que la falta de información relativa a la peligrosidad de la mercancía origina la producción del daño, conviene precisar que se extingue en el momento en que se aprecia culpa concurrente en el porteador de las mercancías peligrosas.

---

<sup>781</sup> Aprobado por el RD de 24 de julio 1889. Gaceta 25 julio 1889.

## **6. RESPONSABILIDAD EMPRESARIAL EN MATERIA DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES. RECARGO DE PRESTACIONES POR FALTA DE MEDIDAS DE SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO.**

Estructuralmente tras lo analizado hasta ahora, el empresario de la actividad en materia de prevención de riesgos laborales por incumplimiento de sus obligaciones preventivas dispone de una responsabilidad administrativa doble (laboral y derivada de la regulación específica del transporte) y unas consecuencias en materia de seguridad social (recargo de prestaciones) y en materia civil (responsabilidad civil).

Siguiendo este esquema, desde el punto de vista de la seguridad y salud en el trabajo las acciones u omisiones de los sujetos responsables que incumplan las normas legales, reglamentarias y cláusulas normativas de los convenios en esta materia, son consideradas por la LISOS (art. 5.2), como infracciones laborales. Se trata de una previsión general que hay que situar en el contexto de la regulación de las obligaciones de los sujetos participantes en la actividad que hemos visto con anterioridad.

Como es sabido, la LPRL impone al empresario –a tenor de su artículo 14– una serie de obligaciones para garantizar la seguridad y la salud en el trabajo, reconociendo al trabajador el derecho a una protección eficaz en esta materia, de tal forma que en el supuesto en que los empresarios participantes en esta actividad incumplan las mismas y no lleven a cabo las correspondientes actuaciones y medidas preventivas, incurrirán en responsabilidades administrativas que vamos a examinar a continuación de las eventuales responsabilidades penales y civiles<sup>782</sup>. La mencionada LISOS tipifica como infracciones las acciones u omisiones de los empresarios que incumplan la normativa en el orden social, entre otras, las relativas a la seguridad y salud laboral (arts. 1.1 y 11, LISOS). Las sanciones se regulan en los artículos 39 y siguientes de la nombrada Ley y son de carácter económico, oscilando entre los 40 y los 819.780 euros según sean leves, graves o muy graves<sup>783</sup> –a su vez dentro de cada uno de los tipos de sanciones se dan graduaciones atendiendo a una serie de criterios y agravantes–.

---

<sup>782</sup> En este sentido, establece el art. 42 de la LPRL que «*el incumplimiento por los empresarios de sus obligaciones en materia de prevención de riesgos laborales dará lugar a responsabilidades administrativas, así como, en su caso, a responsabilidades penales y a las civiles por los daños y perjuicios que puedan derivarse de dicho incumplimiento*».

<sup>783</sup> A propósito de estas infracciones, la comisión de delitos o las sanciones administrativas en materia de seguridad y salud constitutivas de infracciones muy graves por la LPRL, determinan en contra de la empresa sancionada la limitación a la facultad de contratar con la Administración (art. 54, LPRL); aplicándose en tal caso, la reciente Ley de Contratos del Sector Público (aprobada tras la publicación del RD Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre. BOE 16 noviembre 2011). En este mismo orden de cosas, además, excepcionalmente por la gravedad en la comisión de las infracciones en materia de seguridad y salud, el Gobierno o, en su caso, los órganos de gobierno de las CCAA con competencias en la materia, pueden acordar la suspensión de las actividades laborales por un tiempo determinado o, en caso extremo, el cierre del centro de trabajo correspondiente, sin perjuicio, en todo caso, del pago del salario o de las indemnizaciones que procedan y de las medidas que puedan arbitrarse para su garantía (art. 53, LPRL).

A las responsabilidades administrativas señaladas se adiciona el recargo de prestaciones por omisión de medidas de seguridad previsto en el art. 123 LGSS. Como es sabido, dicho precepto dispone el incremento de las prestaciones de seguridad social que tengan su causa en accidente de trabajo o enfermedad profesional cuando la lesión se produzca por máquinas, artefactos o en instalaciones, centros o lugares de trabajo que carezcan de los dispositivos de precaución reglamentarios, los tengan inutilizados o en malas condiciones o cuando no se hayan observado las medidas generales o particulares de seguridad e higiene en el trabajo, o las elementales de salubridad o las de adecuación personal a cada trabajo, habida cuenta de sus características y de la edad, sexo y demás condiciones del trabajador, incremento que, según la gravedad de la falta, oscila entre un 30 y un 50 por ciento. Este incremento de las prestaciones económicas de seguridad social a favor del trabajador accidentado, recae sobre el empresario sin posibilidad de asegurarlo ya que, entre sus obligaciones precisamente se encuentra la de adoptar en el seno de su empresa, todas aquellas medidas que considere oportunas con el objetivo de prevenir a sus trabajadores de aquellos riesgos que atenten contra su seguridad y salud. Con independencia ahora del debate sobre la naturaleza indemnizatoria o sancionadora del recargo<sup>784</sup>, y su general aplicación, han sido numerosas las sentencias que han declarado su procedencia en este sector de actividad. Así, por ejemplo, la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña de 22 febrero 2007 (recurso número 8961/2006) en un accidente producido por un fallo en el freno del vehículo, que causó el vuelco del vehículo y el fallecimiento del conductor por atrapamiento, concluyó en la procedencia del recargo al considerar probada la relación de causalidad entre la falta de medidas de seguridad –considerando que la empresa no facilitó a su trabajador ninguna información ni formación preventiva relativa a la conducción segura del vehículo, no realizó la revisión periódica del mantenimiento preventivo del vehículo, ni tampoco tenía organizada ningún tipo de actividad preventiva– y el accidente, requisito imprescindible para el reconocimiento del recargo. En efecto, reiterada jurisprudencia<sup>785</sup> ha manifestado al respecto lo siguiente: « (...) *la existencia de nexo causal adecuado entre el siniestro del que trae causa el resultado lesivo para la vida o*

<sup>784</sup> En torno a este recargo de prestaciones existe abundante bibliografía: SEMPERE NAVARRO, V., MARTÍN JIMÉNEZ, R. “*El recargo de prestaciones*”, Editorial Aranzadi, Pamplona, 2001; MONEREO PÉREZ, J.L., “*El recargo de prestaciones por incumplimiento de medidas de seguridad e higiene en el trabajo*”, Civitas, Madrid, 1992; MONTOYA MELGAR, A. “Sanción e indemnización: el recargo de las indemnizaciones por accidente de trabajo”, ADC, Fascículo III, 1967; FERNÁNDEZ MARCOS, I. “*La agravación de responsabilidad por accidente de trabajo y enfermedad profesional*”, Revista Española de Derecho del Trabajo (REDT), núm. 25, 1986; PUCALLA BONILLA, A., “*El recargo de prestaciones por incumplimiento de normas de seguridad y salud laboral. Análisis crítico de su configuración jurídico-positiva*”, Comares, Granada, 2000; ALFONSO MELLADO, C., “*Indemnizaciones entre empresarios y trabajadores antes y durante el desarrollo de la relación laboral*”, Tirant lo Blanch, Valencia, 1994; PORRET GELEBART, M., “*El recargo de prestaciones económicas de la Seguridad Social por falta de medidas de seguridad e higiene laboral*”, Revista Jurídica de Cataluña, núm. 3, 1995; 567; MOLINA NAVARRETE, C., “*Otra vez a vueltas con el problema de la configuración jurídica del recargo de prestaciones por omisión de las medidas sobre prevención de riesgos: la nueva “modernidad” de una institución jurídica clásica*”, REDT núm. 79, 1996.

<sup>785</sup> STSJ de Cataluña núm. 6796/2001, de 4 de septiembre de 2001; STSJ de Cataluña, recurso núm. 9503/2005, de 15 de febrero de 2007; STSJ de Galicia núm. 1889/2012, de 28 de marzo, entre otras muchas.

*integridad física de los trabajadores y la conducta pasiva del empleador, consistente en omitir aquellas medidas de seguridad impuestas por normas reglamentarias respecto a máquinas, instrumentos o lugares de trabajo, excluyéndose la responsabilidad empresarial cuando la producción del evento acontece de manera fortuita, de forma imprevista o imprevisible, sin constancia diáfana del incumplimiento por parte del empleador de alguna norma de prevención o por imprudencia del propio trabajador accidentado, cuando no se acogen o utilizan las medidas adoptadas por la empleadora y puestas a su disposición».*

Así es, la imposición del recargo queda condicionada a la fehaciente relación de causalidad entre el accidente de trabajo o enfermedad profesional y la infracción de medidas de seguridad, por lo que el empresario no será responsable del recargo de prestaciones en aquellos casos en los que el trabajador de forma deliberada no siga las instrucciones preventivas o no utilice los equipos de protección personal proporcionados. Precisamente, sobre esta última cuestión se pronuncia la Sentencia de 27 de junio de 2007 del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (recurso núm. 1855/2006) en un accidente de trabajo por falta de medidas de seguridad durante las operaciones de suministro del camión cisterna en el que el trabajador a pesar de tener en su poder el equipo de protección individual necesario para acometer esta actividad (gafas de protección), optó por no usarlas lo que determinó que al desconectar la manguera del camión los restos de sosa cáustica le alcanzaran y le provocaran quemaduras en los ojos. En este caso, el Tribunal desestimó la imposición del recargo al considerar la inexistencia de relación de causalidad entre el accidente y la infracción de medidas de seguridad; el trabajador había recibido específica formación y tenía en su poder equipos de protección individual, en concreto, gafas, que el trabajador de forma deliberada no se había puesto en el momento en el que realizaba las operaciones de suministro.

Asimismo, dadas las particularidades del sector y la frecuente utilización de distintas modalidades de contratos para formalizar el servicio consistente en el transporte de mercancías peligrosas, conviene hacer varias puntualizaciones respecto al recargo de prestaciones. Por una parte, mediante el contrato denominado como arrendamiento de servicios –contrato que se suscribe cuando se pretende contratar a una persona para la prestación de una determinada actividad profesional que no suponga la realización final de una determinada obra–, para ejemplificar la existencia de este tipo de contrato y la posibilidad de imponer a la empresa titular el recargo de prestaciones, se cita la sentencia de 12 de septiembre de 2002, dictada por el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Sala de lo Social, recurso núm. 8370/2001), en virtud de la cual, en el contrato de arrendamiento de servicios entre empresas se incumple la obligación de extremar las medidas de vigilancia y de formación al trabajador accidentado en la manipulación y nivelación de cargas de camiones. La sentencia fundamenta la obligación de extremar las medidas de control y vigilancia y de formación (art. 19 LPRL) específica de los trabajadores, para imponer finalmente a la empresa titular la responsabilidad por no facilitar la formación preventiva y por consiguiente, el recargo por falta de tales medidas de seguridad.



Por otra parte, también debe hacerse un trato especializado, al denominado como contrato de puesta a disposición, como aquél celebrado entre la ETT y la empresa usuaria, teniendo por objeto la cesión del trabajador para prestar servicios en la empresa usuaria, a cuyo poder de dirección queda sometido aquél. Así, en virtud de este tipo de contrato, con arreglo a la LOTT (art. 42.3), también cabe precisar la forma en que afecta este recargo de prestaciones económicas del sistema de Seguridad Social. Desde esta perspectiva, en las relaciones de trabajo mediante ETT's, y sin perjuicio de las responsabilidades propias de éstas, la empresa usuaria será responsable de las condiciones de ejecución del trabajo en todo lo relacionado con la protección de la seguridad y la salud de los trabajadores, así como del recargo de prestaciones económicas del sistema de Seguridad Social que puedan fijarse, en caso de accidente de trabajo o enfermedad profesional que tenga lugar en su centro de trabajo durante el tiempo de vigencia del contrato de puesta a disposición y traigan su causa de falta de medidas de seguridad e higiene.

## **7. CONJUNTO DE RESPONSABILIDADES QUE SE DERIVAN DE LA INAPLICACIÓN DE LA NORMATIVA EN MATERIA DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES.**

En lo referente a la prevención de riesgos laborales, si bien todo el conjunto normativo aplicable al sector de actividad está interrelacionado con el claro propósito de conseguir unos patrones de seguridad para el transporte por carretera y para las operaciones de carga y descarga dependientes del mismo, desde la perspectiva laboral es preciso acudir a la LPRL tal y como hemos señalado.

Como cualquier otro sector de actividad y más en nuestro caso, fruto de las altas probabilidades de que se manifiesten accidentes y sus graves consecuencias, el cumplimiento de todos y cada uno de los preceptos resulta fundamental para el devenir de la actividad. Junto con el cumplimiento de la jornada laboral y los descansos entre jornada y la limitación a los períodos máximos de conducción, también se proyectan disposiciones específicas contenidas en la presente Ley. En efecto, merced a su disposición adicional séptima lo dispuesto en la LPRL «*se entiende sin perjuicio del cumplimiento de las obligaciones derivadas de la regulación en materia de transporte de mercancías peligrosas*», lo que implica que su contenido es trasladable a nuestra materia máxime por los peligros inherentes para los trabajadores, que recordamos, son el centro de atención de la misma Ley. En este sentido, precisamente en torno a los trabajadores del sector, como se ha señalado a lo largo de la investigación, existe un importante número de trabajadores autónomos que participan activamente en la actividad como conductores profesionales de mercancías, pese a ello, el ámbito de aplicación de la LPRL abarca el ámbito de las relaciones laborales contenidas en el Estatuto de los Trabajadores por lo que prácticamente la totalidad de sus disposiciones van encaminadas a la protección del trabajador asalariado y dependiente de la empresa de transportes.

Sin embargo, tal y como establece la LPRL en su artículo 3.1, su contenido como el de los reglamentos de desarrollo se aplican siempre sin perjuicio del cumplimiento de las obligaciones específicas que se establecen para fabricantes, importadores y suministradores, y de los derechos y obligaciones que puedan derivarse para los trabajadores autónomos.

La tipificación de las infracciones derivadas de incumplimientos u omisión de medidas reglamentarias de la LPRL como de sus normas de desarrollo tal y como se manifestó con anterioridad, se regulan en la LISOS (Capítulo II, Sección II) en sus artículos 11 a 13. Son muy numerosas las causas aducidas para la imposición de infracciones en materia preventiva ya que, como cualquier otra empresa, bien el empleador de transporte de mercancías peligrosas o el titular de la empresa cargadora y descargadora de éstas por tener a su cargo trabajadores asalariados, es el responsable de adoptar las medidas generales que la norma establece para prevenir los riesgos laborales tales como: la obligación de planificar la preceptiva actividad preventiva, elaborar y conservar la documentación preventiva, designar a trabajadores para las actividades de prevención o concertar el servicio externamente, formar en materia preventiva, planes de emergencia, etc. Al margen del cumplimiento inexcusable de todas ellas, estrechando el cerco en nuestra materia y para su mayor facilidad y comprensión, se van a analizar aquellas conductas sancionables desde el punto de vista de la LPRL y sus reglamentos de desarrollo, derivadas de la labor del conductor (como de su ayudante en caso de tenerlo) en carretera y del responsable en cada caso, de realizar las operaciones de carga y descarga de las mercancías peligrosas en las instalaciones adaptadas para ello. Fundamentalmente, las cuestiones que afectan a las condiciones de trabajo y de las cuales se interrelacionan con la prevención de riesgos laborales estriban con el cumplimiento de los tiempos de trabajo, la evaluación de riesgos, la vigilancia de la salud y las obligaciones de formación e información, disposiciones cuyo cumplimiento coadyuvan a que el trabajador salga indemne de su trabajo diario.

Así pues, haciendo examen de las infracciones tipificadas en la LISOS, en un primer orden de cosas, vinculado a la carga y descarga de estas mercancías, sin duda la limpieza del centro de trabajo debe servir para alejar todos aquellos materiales que dificulten estas tareas ya que su presencia, puede resultar perjudicial para la seguridad de los responsables –caídas a la misma altura por tropiezos con objetos, etc.–. En efecto, se considera como infracción leve (art. 11.1), la falta de limpieza del centro de trabajo de la que no se derive riesgo para la integridad física o salud de los trabajadores mientras que, se considera como infracción grave (art. 12.17) la falta de limpieza del centro o lugar de trabajo, cuando sea habitual o cuando de ello se deriven riesgos para la integridad física y salud de los trabajadores. Al margen de esta limpieza, en estas instalaciones, se exige además, la necesidad de adoptar aquellas medidas relativas a la materia de primeros auxilios, lucha contra incendios y evacuación de trabajadores, todas ellas relacionadas directamente con las medidas de emergencia (art. 20, LPRL), puesto que es evidente que una manipulación incorrecta o incluso un incidente alejado de la voluntad de los responsables de llevarla a cabo, puede conllevar consecuencias negativas para su seguridad y salud.

Así, no adoptar estas medidas está considerado por la LISOS como una infracción grave para empleador (art. 12.10). Además, haciendo hincapié en las peculiaridades de estas instalaciones, por motivos de alteraciones o ampliaciones de importancia en las mismas que impliquen el cierre del centro de trabajo, dado que se trata de una industria calificada como peligrosa por los procesos o sustancias que se manipulan, en virtud del artículo 12.5 de la LISOS, se considera como una infracción grave no comunicar a la autoridad laboral la apertura del centro de trabajo o la reanudación o continuación de los trabajos después de realizar las mencionadas ampliaciones.

En esta misma línea, también se puede proceder a paralizar y suspender de forma inmediata la actividad en estas instalaciones, a requerimiento de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social por considerar la existencia de un riesgo grave e inminente para la seguridad y salud de los trabajadores por inobservancia por el empresario de la normativa sobre prevención de riesgos laborales existe. En este sentido, en caso de que el empresario omita este requerimiento y dada la gravedad de este hecho para la actualización de accidentes de trabajo, el legislador considera esta omisión como una infracción muy grave conforme al artículo 13.3 de la LISOS. Asimismo, el trabajador tiene derecho en los casos en los que exista de manera objetiva un riesgo grave e inminente que pueda suponer un perjuicio para su salud, paralizar su actividad merced al artículo 21 de la LPRL. Realmente el conductor profesional como el responsable de cargar y descargar estas mercancías puede encontrarse en estas situaciones tanto en la carretera como, en su caso, en las instalaciones que, en cada caso, visite. Al trabajador, le asiste, pues, este derecho, que de verse comprometido por las acciones u omisiones del empresario, determinará la responsabilidad de éste será responsable, considerándose ello, como infracción muy grave (art. 13.9, LISOS).

Por su parte, fruto de las altas probabilidades de padecer una enfermedad o un efecto adverso para la salud de estos trabajadores por la presencia de agentes químicos peligrosos, tanto para el conductor como para el encargado de cargar y descargar las mercancías, el empresario tiene la obligación de evaluar los riesgos de trabajo y hacer un seguimiento de los mismos según indica la LPRL (art. 16) y, más concretamente, según el Real Decreto 374/2001, de 6 de abril, sobre protección de la salud y seguridad de los trabajadores contra los riesgos relacionados con los agentes químicos durante el trabajo (art. 3). Precisamente sobre la presencia de estos agentes químicos, inevitables por el objeto de la actividad, el artículo 13.6 de la LISOS considera como infracción muy grave: *«superar los límites de exposición a los agentes nocivos que, conforme a la normativa sobre prevención de riesgos laborales, originen riesgos de daños para la salud de los trabajadores sin adoptar las medidas preventivas adecuadas, cuando se trate de riesgos graves e inminentes»*. De esta forma a tenor de la presencia de estos agentes químicos que reduce el bienestar de los trabajadores, el empresario debe hacer valer la presencia de equipos de protección individual para minimizar la exposición a dichos agentes nocivos.

Desde este enfoque, el titular de esta actividad en la que se encuentran presentes agentes químicos peligrosos, debe vigilar el estado de salud<sup>786</sup> de sus trabajadores y, para ello, éstos deben ser objeto de los preceptivos reconocimientos médicos que en nuestro supuesto se tornan imprescindibles para evaluar los efectos de las condiciones de trabajo sobre la salud de los mismos (art. 22, LPRL). Así que cometerá infracción tipificada como grave, aquel empleador que no realice los *«reconocimientos médicos y pruebas de vigilancia periódicas del estado de salud de los trabajadores que procedan conforme a la normativa sobre prevención de riesgos laborales, o no comunicar su resultado a los trabajadores afectados»* (art. 12.2, LISOS).

En otro orden de cosas, como se ha señalado con anterioridad, los sujetos implicados en las actividades principales y anexas al transporte de mercancías, deben estar capacitados en materia de seguridad y salud en el trabajo y reunir unas aptitudes mínimas para llevar a cabo de manera diligente sus tareas. Pues bien, en torno a la adaptación de estos trabajadores a los puestos de trabajo de conductor profesional y de cargador y descargador, el empresario en caso de adscribir a trabajadores incompatibles con las necesidades que se estiman básicas para los puestos de trabajo, o bien se encuentran manifiestamente en estados o situaciones transitorias que no respondan a las exigencias psicofísicas de los respectivos puestos de trabajo, a consecuencia de ello –es decir, a esta ineficacia adaptativa– se puede derivar en la actualización de un riesgo grave e inminente por la presencia de sustancias peligrosas, el legislador tipifica esta infracción como muy grave, merced al artículo 13.4 de la LISOS.

Trasladable a nuestro particular, la formación e información en materia de prevención de aquellos trabajadores que manejan las mercancías peligrosas resulta fundamental, al margen de las capacidades profesionales que atesora el conductor tras haber realizado tanto la formación inicial y periódica obligatoria antes examinadas. Por ello, el empleador no debe escatimar esfuerzos en formar adecuada y suficientemente a estos trabajadores sobre las medidas preventivas aplicables. Tal es así que de no hacer efectiva esta obligación, se considera como infracción grave (art. 12.8, LISOS). Aparte de esta formación, resulta capital y obligatorio que el empresario titular del centro de trabajo (ya sea transportista u operador de transporte) máxime cuando se llevan actividades consideradas como peligrosas o con riesgos especiales, adopte cuantas medidas necesarias tenga a su alcance para garantizar que sus trabajadores reciban la información e instrucciones adecuadas sobre la manera de desempeñar sus actividades. Como ha quedado patente en el presente estudio, al margen de la carta de porte, el conductor en particular dispone de instrucciones escritas en las que se establecen las medidas a adoptar en caso de accidente en atención al tipo de carga peligrosa transportada. Por lo que contar con esta información, sin duda esta obligación queda satisfecha. Por el contrario, cuando no proporcione esta información tan esencial para la seguridad y salud de estos trabajadores, incurrirá en una infracción muy grave [art. 13.8 a), LISOS].

---

<sup>786</sup> En todo caso, los datos relativos a esta vigilancia de la salud son confidenciales. De no ser así, e incumplir esta confidencialidad, el empleador incurrirá en infracción muy grave en atención al art. 13.5 de la LISOS.

En virtud del incumplimiento de la normativa de prevención de riesgos laborales que genera en altos porcentajes un riesgo grave para la integridad física o la salud de los trabajadores, el artículo 12.16 de la LISOS tipifica como infracción grave aquellas actuaciones contrarias a la LPRL y sus normas de desarrollo, concretamente las siguientes: a) comunicación a la autoridad laboral, cuando legalmente proceda, de las sustancias, agentes físicos, químicos y biológicos, o procesos utilizados en las empresas; b) diseño, elección, instalación, disposición, utilización y mantenimiento de los lugares de trabajo, herramientas, maquinaria y equipos; c) prohibiciones o limitaciones respecto de operaciones, procesos y uso de agentes físicos, químicos y biológicos en los lugares de trabajo; d) limitaciones respecto del número de trabajadores que puedan quedar expuestos a determinados agentes físicos, químicos y biológicos; e) utilización de modalidades determinadas de muestreo, medición y evaluación de resultados; f) medidas de protección colectiva o individual; g) señalización de seguridad y etiquetado y envasado de sustancias peligrosas, en cuanto éstas se manipulen o empleen en el proceso productivo; h) servicios o medidas de higiene personal y, por último; i) registro de los niveles de exposición a agentes físicos, químicos y biológicos, listas de trabajadores expuestos y expedientes médicos.

De todos estos preceptos, sin duda trasladable a nuestro particular, es de destacar la penalización en el incumplimiento del empresario transportista de aquellas actuaciones concernientes a la señalización de seguridad y etiquetado y envasado de sustancias peligrosas; información que a este respecto ha recibido previamente del fabricante, comerciante o proveedor de las sustancias peligrosas. La obtención de esta información que tiene el empresario sobre las propiedades peligrosas de un producto, está considerada como una vía para realizar la evaluación de los riesgos derivados de su utilización merced al Real Decreto 374/2001. El empresario debe informar debidamente de la existencia de este etiquetado y envasado dado que aportan informaciones relevantes en torno a las propiedades de los productos peligrosos e instrucciones metodológicas en la manera de proceder en su manejo o manipulación.

Como se ha analizado anteriormente en la presente investigación, tanto la norma nacional como el ADR regulan exhaustivamente las obligaciones de etiquetado y de señalización de los vehículos (paneles naranja) puesto que de esta información se deriva el conocimiento de las características y propiedades para aquellos que manejen estas mercancías y, por tanto, la evaluación de los riesgos y la adopción de las pertinentes medidas preventivas. Atinente a la señalización de los vehículos de mercancías peligrosas –obligatoria para el transporte de mercancías peligrosas por carretera–, cabe decir que los paneles naranja no se utilizan de forma habitual en los centros de trabajo para su señalización interior ya que su empleo va destinado a los vehículos. No obstante, de cara al cumplimiento del empresario transportista de aquellas actuaciones concernientes a la señalización de seguridad, cabe decir que en el interior de las empresas se manipulan, almacenan, cargan, descargan y en su caso se mantienen en su interior, en régimen de tránsito, vehículos de materias peligrosas. Por esta razón, debido a que los paneles naranjas no son fácilmente intuitivos: exige un conocimiento y reconocimiento de determinadas numeraciones empleadas en los mismos, todo el personal expuesto del centro

de trabajo, adscrito a los servicios de transporte interior y exterior de la empresa que manipule materias peligrosas deben ser formados e informado sobre la identificación y aplicación de estos paneles naranja.

Por último, en la medida en que en un mismo centro de trabajo desarrollen actividades trabajadores de dos o más empresas, éstas deben cooperar entre sí en la aplicación de la normativa sobre prevención de riesgos laborales (art. 24.1, LPRL). Como sujetos pasivos de esta responsabilidad son todos y cada uno de los empresarios que infringen la obligación de cooperación y coordinación, por consiguiente, la imputación de responsabilidad se establece de forma independiente y directa para cada uno de ellos, en función de su participación en la infracción<sup>787</sup>. En esta línea, en caso de no cooperar entre sí, los empresarios y los trabajadores por cuenta propia incurrirán en una infracción muy grave puesto que en dicho centro de trabajo se realizan actividades consideradas como peligrosas (art. 13.7, LISOS). Con independencia de su vinculación con la empresa participante en la actividad del transporte de mercancías peligrosas por carretera para la que trabajan, estos trabajadores no deben estar desprotegidos. Precisamente por ello, el empresario titular debe adoptar todas aquellas medidas tendentes a garantizar que reciban la información e instrucciones necesarias sobre los riesgos existentes y las medidas de protección, prevención y emergencia, en la forma y con el contenido establecidos en la normativa de prevención de riesgos laborales; su incumplimiento generará una infracción grave a juzgar por el precepto contenido en el artículo 12.4 de la LISOS.

### **7.1. Conjunto de infracciones relativas al transporte de mercancías peligrosas establecidas por la LOTT.**

De singular importancia son las responsabilidades administrativas que se derivan de los incumplimientos de las previsiones contenidas en la LOTT, esto es, de aquellas normas reguladoras del transporte por carretera. Sustancialmente, el régimen sancionador y de control de los transportes terrestres y de sus actividades auxiliares y complementarias viene recogido en el Título V de la citada norma (arts. 138 a 149 –ambos inclusive–) destacando sobre manera los artículos y apartados siguientes: 140.25 sobre el conjunto de infracciones calificadas como muy graves; 141.24 infracciones graves y; 142.23 infracciones leves, referidos todos ellos exclusivamente a la realización de transportes, carga o descarga de mercancías peligrosas, siendo además en paralelo, recogido el mismo régimen sancionador en su reglamento de desarrollo (arts. 193 a 122, ROTT siendo los homónimos preceptos en este caso los arts.: 197.25, 198.24 y 199.23, respectivamente).

---

<sup>787</sup> Con respecto al deber de cooperación inmerso en el art. 24 de la LPRL, existe un gran número de estudios, entre otros muchos: “*Guía Práctica Coordinación de Actividades Empresariales para la Prevención de Riesgos Laborales*”, Edita: Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE). Financiado por la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales (FPRL), Madrid, 2012; NAVARRO NIETO, F. “*Coordinación de actividades empresariales y prevención de riesgos laborales*”, Bomarzo, 2005; ABAT DINARES, J. y UNZETA LOPEZ, M., “*Coordinación de actividades empresariales en prevención de riesgos laborales*”, Distrinova, S.L., 2005.

Hay que señalar que el régimen sancionador fue objeto de modificación por la Ley 29/2003, de 8 de octubre, modificación que, en lo que respecta al Título V, tuvo por finalidad recoger la jurisprudencia que venía considerando que concurría una vulneración del principio de legalidad al recoger la LOTT unos tipos muy genéricos que eran concretados por el reglamento. Con la señalada modificación legislativa se buscó tipificar de forma completa las distintas vulneraciones de las normas de ordenación del transporte por carretera que pudieran producirse, incluyendo los desarrollos, precisiones y aclaraciones que hasta dicho momento se recogían en normas de rango inferior a la Ley en una escrupulosa aplicación del principio de legalidad.

En estos términos conviene precisar las diferentes situaciones para identificar en cada una de ellas, el eventual sujeto responsable de la infracción administrativa, a saber (art.138, LOTT):

- a. En las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetos a concesión o autorización administrativa, es responsable la persona física o jurídica titular de la concesión o de la autorización. Hay que recordar que el transporte de mercancías peligrosas –su circulación y las operaciones de carga y descarga–, están sujetas a autorización administrativa habida cuenta de su alta peligrosidad. Se entiende por titular de la autorización a la empresa cuya actividad es el transporte por carretera y al operador de transporte de mercancías, es decir, aquella empresa que opera bajo la denominación comercial de agencia de transporte, transitario, almacenista-distribuidor u operador logístico encargada de intermediar en la contratación del transporte de mercancías, actuando como organización interpuesta entre los cargadores y los porteadores que contrata en nombre propio tanto con los unos como con los otros (punto 1.3, CGC). Por consiguiente, la responsabilidad por las infracciones en materia de transporte se exigirá al titular de la autorización administrativo, esto es, la empresa transportista incluso cuando las acciones u omisiones generadoras de dicha responsabilidad hayan sido materialmente realizadas por ellas o por el personal de su empresa. Así, si bien el conductor profesional es el encargado material de hacer trasladar las mercancías por carretera, el responsable último de aquellas normas que se infrinjan será el empresario por tener a su cargo a trabajadores para este fin, o bien el trabajador autónomo por cuya cuenta propia actúa. Se trata de una previsión lógica puesto que es el titular de la organización empresarial y en definitiva, quien posee el control y las facultades de organización de la actividad empresarial. Otra cosa será las consecuencias que en el plano laboral puede conllevar las infracciones cometidas por el trabajador en el ejercicio de su actividad profesional<sup>788</sup> y siempre sin olvidar, desde la perspectiva preventiva, que

---

<sup>788</sup> La casuística doctrinal sobre este respecto es numerosa. Así la STSJ de Asturias, (Sala de lo Social) núm. 1672/2009 de 29 mayo, que en materia relativa a reclamación de cantidad desestimó el recurso interpuesto por la empresa contra la sentencia que le condenó al pago de las multas impuestas por vulneración por el trabajador de los tiempos de descanso y conducción y por manipulación del tacógrafo por parte del trabajador, trabajador que se había

el empresario debe prever las imprudencias no temerarias en las que el trabajador pueda incurrir en el desempeño de su actividad profesional.

- b. En las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades auxiliares o complementarias de éstos llevados a cabo sin la cobertura del preceptivo título administrativo habilitante, o cuya realización se encuentre exenta de la obtención de éste, a la persona física o jurídica propietaria o arrendataria del vehículo o titular de la actividad. A los efectos previstos en este apartado, se considera titular del transporte o actividad clandestina de que se trate, a la persona física o jurídica que materialmente la lleve a cabo en nombre propio, la organice o asuma la correspondiente responsabilidad empresarial, así como a todo aquel que no siendo personal asalariado o dependiente colabore en la realización de dicho transporte o actividad.
- c. En las infracciones cometidas por remitentes o cargadores, expedidores, consignatarios o destinatarios, usuarios, y, en general, por terceros que, sin estar comprendidos en los anteriores apartados, realicen actividades que se vean afectadas por la legislación reguladora de los transportes terrestres, a la persona física o jurídica a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.

En fin, a tenor de estas tres situaciones, hay que concluir, en principio, en la absoluta responsabilidad del titular de la actividad del transporte (empresa transportista) para sus empleados ya que, siguiendo el cauce fijado por la normativa preventiva reflejada en la LPRL (art. 15.4) la efectividad de las medidas preventivas deberá prever, incluso, las distracciones o imprudencias no temerarias que pudiera cometer el trabajador, por lo que el titular de la actividad será responsable tanto de las actuaciones propias de la empresa como de las realizadas por el personal. En todo caso, por titular se entiende a la persona física o jurídica por lo que el trabajador autónomo que realice su actividad por cuenta propia con su propio vehículo también es responsable de las infracciones que cometa bajo los parámetros de la LOTT. Desde esta misma perspectiva, su reglamento de desarrollo (art. 194, ROTT) reitera esta afirmación al señalar que esta responsabilidad administrativa recaerá en el titular de la actividad, con independencia de que las acciones u omisiones originarias de la misma hayan sido materializadas por él o por el personal de su empresa, sin perjuicio de que puedan deducir las acciones que a su juicio resulten procedentes contra las personas a las que sean materialmente imputables las infracciones, y repercutir, en su caso, sobre las mismas dicha responsabilidad, de conformidad con lo establecido en el mencionado artículo 138 de la LOTT. En fin, en unos casos el sujeto activo de la infracción puede incluir a la persona que materialmente transporta las mercancías peligrosas y también al empresario por cuenta de quien las realiza.

---

dado de bajo voluntariamente en la empresa dos días antes de la recepción de las multas por el empresario.



No obstante lo mencionado, de modo significativo ha de precisarse que esta responsabilidad que incumbe a la persona física o jurídica, con arreglo al artículo 194.2 del ROTT, no tendrá lugar en el momento en que tales acciones y omisiones hayan sido derivadas como consecuencia de fuerza mayor, caso fortuito, o actuación determinante e insalvable de terceros, en cuyos casos, salvo que sea apreciada de oficio, deberán ser probadas por quien las alegue. Dicho de otra forma, la persona física o jurídica responsable tiene la opción de deducir acciones contra los autores materiales de la infracción.

La LOTT efectúa una minuciosa y pormenorizada delimitación de las conductas que constituyen infracciones<sup>789</sup> administrativas. En este sentido, se tipifican en numerosos preceptos legales el conjunto de estas conductas en los artículos<sup>790</sup> 140, 141 y 142 de la LOTT y los correlativos 197, 198 y 199 del ROTT, en atención a la gravedad de las infracciones de las normas reguladoras del transporte terrestre se clasifican en; muy grave, grave y leve, respectivamente; la numeración interna y estructura del articulado del ROTT se corresponde con su equivalente en la LOTT. Obviamente, de estos preceptos vamos a hacer hincapié en los artículos –ya mencionados– que tipifican las conductas fraudulentas durante la realización de transportes, carga o descarga de mercancías peligrosas: el art. 140.25 LOTT y el art. 197.25 ROTT, que recogen el listado de conductas consideradas como infracciones muy graves; el art. 141.24 LOTT y el art. 198.24 ROTT, como infracciones graves; y el art. 142.23 LOTT así como, el art. 199.16 ROTT, que recogen las conductas tipificadas como leves. A estos efectos, particularmente para el contenido de los artículos 140.25 y 141.24, la LOTT –al margen del transportista, del operador del transporte y de las empresas obligadas a tener Consejero de Seguridad– respecto a los sujetos responsables de la comisión de estas infracciones, señala que tendrá la consideración de expedidor la persona física o jurídica por cuya orden y cuenta se realiza el envío de la mercancía peligrosa, figurando como tal en la carta de porte, y de cargador<sup>791</sup> o descargador, la persona física o jurídica bajo cuya responsabilidad se realizan las operaciones de carga o descarga en cada caso, de la mercancía peligrosa.

#### 7.1.1. Conductas calificadas como muy graves.

A raíz de la mencionada modificación del régimen sancionador de la actividad objeto de nuestro estudio (Ley 29/2003, de 8 de octubre) que tuvo su efecto en la LOTT en el año 2003 y posteriormente en el ROTT en el año 2006, se señala un nuevo articulado mucho más detallado que en la normativa precedente. Así con todo, a tenor del artículo 140.25 de la LOTT y, por extensión también del

---

<sup>789</sup> Sanciones pecuniarias que oscilan conforme al art. 143 de la LOTT, desde a partir de los 2.001 a 3.300 euros en aquellas consideradas como muy graves, pasando desde los 1.001 hasta los 1.500 euros las graves y, hasta los 200 euros las infracciones calificadas como leves.

<sup>790</sup> Actualmente vigentes tras las modificaciones sufridas por el art. 2 de la Ley 29/2003, de 8 de octubre, de mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera, que modifica parcialmente la LOTT. BOE 9 octubre 2003.

<sup>791</sup> Según el ADR: la empresa que carga las mercancías peligrosas en un vehículo o un gran contenedor y, según lo estipulado en el RD 551/2006: la persona física o jurídica bajo cuya responsabilidad se realizan las operaciones de carga de la mercancía peligrosa. Responsabilidad, por otra parte, que se fija a tenor del art. 22 de la LOTT.

artículo 197.25 del ROTT, se tipifica como infracción **muy grave** sancionable según cada caso, con una multa de entre 2.001 a 3.300 euros, las siguientes:

a) La utilización de cisternas que presenten fugas<sup>792</sup>, salvo que se acredite que éstas no existían o no fueron advertidas antes de iniciarse el transporte y que la cuantía de las pérdidas en relación con la naturaleza de la mercancía transportada no justificaba la interrupción de aquél. También es constitutiva de esta infracción desde estos mismos términos: el transporte de mercancías peligrosas en una cisterna cerrada incorrectamente que permita que el contenido se derrame al exterior de manera incontrolada; el transporte de mercancías peligrosas con fuga de las mismas de los vehículos, cisternas o contenedores y, por último; el transporte en cisternas/contenedores cisterna (incluidos los vacíos o sucios) que no están correctamente cerrados. De materializarse cualquier situación de las mencionadas, tal y como regula la LOTT al final del mismo artículo, responderán por su comisión el transportista y el cargador, puesto que tanto el uno (a través de sus conductores o él mismo en caso de ser autónomo) como el otro deben cerciorarse con carácter previo de la salida del vehículo de la instalación, del estado de las cisternas y de sus posibles anomalías. A este respecto desde una dimensión preventiva, no cabe duda que debe hacerse un análisis minucioso del estado de la cisterna ya que desprestigiar posibles defectos puede resultar catastrófico. Por ello, tanto el personal de carga como el propio conductor profesional deben disponer de la formación exigible y de los equipos necesarios para evitar que las cisternas presenten fugas así, como adoptar por parte del cargador de cisternas todas aquellas medidas necesarias en la evitación de estos supuestos: cálculo de la cantidad a cargar en función de la MMA del vehículo, grado de llenado, capacidad de la cisterna y, en general, en la realización de las operaciones de carga, cumplir estrictamente las instrucciones dadas por el expedidor (art. 33, RD 551/2006).

b) Carecer del certificado de aprobación del vehículo expedido por el organismo competente a tenor del ADR (9.1.3) donde se acredite que el mismo responde a las prescripciones reglamentariamente exigibles para el transporte al que va destinado, llevarlo caducado o llevar uno distinto al exigido reglamentariamente. Al igual que la infracción anterior, ante esta infracción responderá el transportista y el cargador.

---

<sup>792</sup> En virtud de la STSJ de la C. Valenciana (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 3ª) núm. 1273/2002 de 10 julio (JUR\2002\270708) se responsabiliza a la empresa cargadora por incumplir las preceptivas medidas de seguridad al no cerrar debidamente las válvulas de carga y producirse en la cisterna fugas durante su traslado por carretera. Es obligación del cargador antes de permitir la salida del vehículo de realizar una inspección ocular para detectar posibles anomalías. En idéntico sentido también se expresa la STSJ de Castilla y León, Valladolid (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Única) núm. 1307/2001 de 11 septiembre (RJCA\2001\1445) al sancionar con la calificación de muy grave, por realizar un transporte de este tipo sin reunir las condiciones técnicas exigibles, teniendo una fuga de combustible en la cisterna en la boca de vaciado, puesto que sin género e dudas, este hecho supone de por sí un peligro grave y directo, afectando a la seguridad de las personas, del propio conductor y de los demás usuarios de la vía.

c) La utilización de vehículos que no cumplan las condiciones técnicas reglamentarias exigidas para el transporte de determinadas mercancías. Estas condiciones técnicas se concretan en las siguientes: el vehículo, la cisterna o el contenedor utilizado para el transporte de mercancías peligrosas no cumple con el estándar de aprobación y presenta un peligro inmediato; el transporte de mercancías peligrosas a granel en un contenedor que no es estructuralmente adecuado; el vehículo, la cisterna o el contenedor utilizado para el transporte de mercancías peligrosas no cumple con el estándar de aprobación pero no presenta un peligro inmediato; el vehículo, la cisterna o el contenedor que transportan mercancías peligrosas están dañados y presentan un peligro inmediato, o bien; el vehículo, la cisterna o el contenedor que transportan mercancías peligrosas están dañados y no presentan un peligro inmediato. Independientemente de cualquier incumplimiento, la responsabilidad por la comisión de estas infracciones calificadas como muy graves corresponderán al transportista y cargador o expedidor, en su caso.

d) No llevar a bordo del vehículo los documentos de transporte o acompañamiento o no indicar en éstos la mercancía peligrosa transportada. Así dentro de este precepto se tipifican como muy graves el transporte de mercancías peligrosas sin la carta de porte preceptiva para las mercancías peligrosas transportadas; el transporte de mercancías peligrosas sin identificar la/s mercancía/s peligrosa/s transportada/s en la/s carta/s de porte; la carencia de una copia del texto principal del permiso excepcional y/o especial para la realización del transporte, si es de aplicación. Básicamente, esta necesidad para el transporte bajo los parámetros de la legalidad se apoya en el artículo 7.1 del Real Decreto 551/2006 de 5 de mayo, de tal forma que por medio de la Dirección General de Transportes por Carretera o bien el órgano competente de las Comunidades Autónomas, previo informe de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, se establecen los criterios referentes a la obtención de permisos excepcionales para aquellas mercancías no incluidas en el ADR, cuyo transporte pueda implicar especiales riesgos por razón de su innovación tecnológica, de la carga o de su ordenación, los cuales a su vez se complementan con las instrucciones que, con respecto a la circulación, proceda dictar por la autoridad competente en materia de tráfico y seguridad vial; el transporte de mercancías peligrosas de la clase 7 sin la declaración del expedidor unida a la/s carta/s de porte relativa a las medidas que el transportista tenga que tomar, en su caso y, por último; el transporte de mercancías sin el correspondiente certificado de arrumazón del vehículo o contenedor cuando el transporte precede a un recorrido marítimo. La responsabilidad por todas ellas corresponderán al transportista y cargador o expedidor, en su caso.

En vista de lo anterior, se explica el elevado número de sentencias<sup>793</sup> referidas a la importancia de la carta de porte en la que se indica la mercancía peligrosa,

---

<sup>793</sup> STSJ de Andalucía, Sevilla (Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección 1ª), de 22 febrero 1999 (RJCA\1999\2399); STSJ de Castilla y León, Burgos (Sala de lo Contencioso-Administrativo) núm. 884/1998 de 18 septiembre (RJCA\1998\4507); STSJ de Castilla-La Mancha (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2ª) de 18 junio 1998 (RJCA\1998\2779); TSJ de Castilla-La Mancha (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2ª), de 18 junio 1998 (RJCA\1998\2779); STSJ de Islas Baleares (Sala de lo Contencioso-

habida cuenta de las connotaciones que se derivan de su ausencia a bordo del vehículo. Es evidente (junto con las instrucciones escritas), la incidencia que la carta de porte tiene para la seguridad del tráfico, ante eventuales accidentes circulatorios, por ello, el expedidor o, por delegación expresa de éste, el cargador, entregará al conductor la carta de porte, antes de iniciarse el transporte, sin perjuicio de otro tipo de documentos complementarios que procedan, a tenor del Real Decreto 551/2206 (art. 25). A este respecto, la vigente –salvo escasos preceptos<sup>794</sup>– norma básica en España, esto es, el Real Decreto 74/1992 de 31 de enero<sup>795</sup>, ya señalaba como motivo para la inmovilización del vehículo por la Inspección del Transporte Terrestre la indicación inadecuada o errónea, o la no indicación en la carta de porte, de la mercancía peligrosa transportada (art. 35.6) ya que, esta conducta afecta a la seguridad de las personas por entrañar peligro grave y directo para las mismas. La carta de porte resulta preceptiva para cualquier transporte de mercancía peligrosa, independientemente del peso del vehículo, teniendo en cuenta el tipo de mercancía transportada y la cantidad de la misma, por lo que su ausencia da pie a imponer la sanción; sin embargo a la vista de la doctrina judicial reseñada se concluye en la inexistencia de la infracción bien porque la Administración actuante invoca erróneamente la cobertura de la norma reglamentaria y no se aprecian mínimamente los preceptos legales por los que impone la sanción, bien porque no se brinda al actor la oportunidad de verificar la carta de porte o verificar su contenido en el expediente o no existe el acto originario sancionatorio recurrido (significa la declaración de nulidad de pleno derecho de las sanciones impuestas)

e) Transportar mercancías peligrosas, en condiciones distintas a las fijadas por la reglamentación sobre el transporte de este tipo de materias, sin la correspondiente excepción o permiso excepcional. Corresponde a esta

---

Administrativo, Sección Unica), núm. 417/1999 de 22 junio (RJCA\1999\1598); STSJ de Aragón (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 1ª), núm. 422/1999 de 8 junio (RJCA\1999\2971); STSJ de Galicia (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2ª), núm. 1307/2001 de 28 septiembre (JUR\2002\4591); STSJ de C. Valenciana (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 3ª), núm. 1233/2000 de 28 julio (JUR\2001\86137); STS de Justicia de Castilla-La Mancha (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2ª), núm. 760/2001 de 12 noviembre (JUR\2002\53440); STSJ de Castilla y León, Valladolid (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 1ª), núm. 2927/2005 de 26 diciembre (JUR\2006\79529); STSJ de Aragón (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2ª), núm. 520/2001 de 23 mayo (JUR\2001\280408); Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 8ª). Sentencia de 4 julio 2001 (JUR\2001\296008); STSJ de Castilla y León, Valladolid (Sala de lo Contencioso-Administrativo), núm. 212/2002 de 28 febrero (JUR\2002\126622); STSJ de Cataluña (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 3ª), núm. 362/2002 de 11 abril (JUR\2002\206194); STSJ de Galicia (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2ª), núm. 830/2002 de 26 junio (JUR\2002\232744); STSJ de C. Valenciana (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 3ª), núm. 109/2006 de 24 enero (JUR\2006\217020); STSJ de Murcia (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2ª), núm. 805/1999 de 13 octubre (RJCA\1999\3223); STSJ de Castilla-La Mancha (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2ª), núm. 962/2000 de 15 noviembre (RJCA\2001\63); STSJ de Andalucía, Málaga (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 1ª), núm. 992/2007 de 27 abril (JUR\2007\232837).

<sup>794</sup> Actualmente se mantienen vigentes su anexo 1 y apéndice 1 en los marginales no modificados por el –extinto a su vez– RD 1723/1984 por el que se da nueva redacción al mismo.

<sup>795</sup> Reglamento Nacional del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera. Conocido por las siglas TPC y publicado en el BOE de 22 febrero del año 1992.

infracción el transporte de mercancías peligrosas prohibido por el ADR así como el transporte realizado en bultos sin estar permitido por la señalada reglamentación (ADR) al igual que el transporte realizado en una cisterna no autorizada para las mismas mercancías, o el transporte realizado a granel o en un contenedor no autorizado para tales y el transporte de mercancías peligrosas contenidas en bultos en un contenedor no estructuralmente adecuado puesto que su seguridad se encuentra en entredicho para el transporte por carretera. Finalmente se incluye en esta infracción aquel transporte de mercancías peligrosas en embalajes no autorizados para la mercancía peligrosa transportada y aquel consistente en el transporte en bultos (clase 1) o en cisternas en vehículos no autorizados para la mercancía peligrosa transportada. Independientemente de cuál sea la comisión de la infracción realizada, responderán ante ella el transportista y cargador o expedidor, en su caso.

f) Carecer de paneles, placas o etiquetas de peligro o cualquier señalización exigible<sup>796</sup>. En general, esta infracción se imputa al transportista; no obstante,

<sup>796</sup> Se extiende a todo vehículo: contenedores, CGEM, MEMU, cisternas, contenedores cisterna, cisternas portátiles y vehículos según el ADR (5.3.2, tabla A). Resulta obligatorio que dispongan durante su transporte de las respectivas placas naranjas con la identificación del peligro de la mercancía transportada así como un etiquetado de manera eficaz. En cada caso, es responsabilidad del transportista (empresario por cuya cuenta el porteador realiza el transporte efectivo) y del cargador o expedidor. En efecto, el transportista es responsable del cumplimiento de estos requisitos y su información al conductor, aunque el cargador debe comprobar también que el vehículo cumple las condiciones necesarias y que lleva los códigos adecuados al producto que se va a transportar ya que, como se observa, carecer de los paneles o etiquetas de peligro, cuando sean obligatorios constituye una infracción muy grave. De cara a atribuir en cada supuesto la responsabilidad administrativa por esta infracción, hay que señalar la STSJ de Cataluña (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 3ª) núm. 365/1998 de 4 mayo (RJCA\1998\1538) y la STSJ de Andalucía, (Sevilla, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 3ª) de 1 marzo 2000, recurso contencioso-administrativo núm. 2658/1996 (RJCA\2000\918). Atendiendo a esta alternativa, por la falta de paneles y etiquetas de peligro no se sanciona al conductor que materializa el transporte, sino que la infracción se imputa a la empresa titular del vehículo la cual tiene el deber de prevenir la infracción cometida materialmente por otros manifestada en el incumplimiento de la obligación de llevar las etiquetas y paneles de peligro. En particular amén de la última sentencia, la empresa de transporte interpuso recurso contra la imposición de una sanción por permitir la salida al vehículo de mercancías peligrosas, desde la planta cargadora careciendo de los paneles o etiquetas de peligro. Su recurso se sustenta en la alegación que realiza al aducir a la responsabilidad contemplada en el apdo. c) del art. 138 de la LOTT, es decir, «*en las infracciones cometidas por remitentes o cargadores, usuarios, y en general, por tercero que, sin estar comprendidos en los anteriores apdos., realicen actividades que se vean afectadas por la legislación reguladora de los transportes terrestres, a la persona física o jurídica a la que vaya dirigido el precepto infringido o a las que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad*» pues afirmaba que el vehículo no era de su propiedad y se le culpó de consentir tanto cargar en vehículo ajeno mercancía peligrosa, como de que dicho vehículo no ostentara los distintivos preceptivos. Bien es cierto que esta infracción se puede imputar a quien realiza el transporte, entendiendo en unos casos al propio conductor y, en otros al empresario por cuenta de quien lo realiza. Sin embargo, de los supuestos de responsabilidad administrativa señaladas en el art. 138 de la LOTT no se contempla la complicidad, y ni siquiera la cooperación necesaria, en los supuestos de responsabilidad administrativa. Por ello, la citada sentencia concluyó que no cabía la atribución de responsabilidad en tal infracción a personas o entidades que consintieran la carga de mercancías peligrosas en vehículos que carezcan de distintivos reglamentarios. De modo que es una conducta atribuible al transportista que realiza efectivamente el traslado y no al cargador. Cosa bien distinta –[STSJ de C. Valenciana (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 3ª), núm. 802/2007 de 3 mayo

quedará exento de responsabilidad por la comisión de esta infracción tipificada si se acredita que, dadas las circunstancias de carga, no pudo detectar la falta de etiquetas de peligro en los bultos o envases. Al amparo de esta previsión que viene recogida explícitamente en la LOTT (art. 140.25) y que resulta tan importante por las consecuencias que tiene para la seguridad en la carretera, se engloban un seguido de conductas calificadas reglamentariamente en virtud de la presente norma nacional y del ADR (6.13, 6.72, 5.12, 5.3.1, 5.32 o 5.33) como muy graves. Así el transporte sin las marcas ONU en los bultos: embalajes, grandes recipientes para granel y grandes embalajes prescritas en el ADR corresponde al transportista –salvo prueba en contrario, al cargador o expedidor– por lo que responderá por la comisión de esta infracción, al igual que por el transporte de mercancías peligrosas en bultos sin las marcas y etiquetas prescritas en el capítulo 5.2 del ADR; el transporte de mercancías peligrosas en sobreembalajes sin las marcas y/o etiquetas exigibles; transportar mercancías peligrosas sin la señalización relativa a las cantidades limitadas en las unidades de transporte y; transportar mercancías peligrosas sin las correspondientes marcas para las materias peligrosas para el medio ambiente. En idénticos términos que los vistos anteriormente, la responsabilidad se imputa de manera exclusiva al transportista por el transporte sin las marcas ONU en las cisternas portátiles, CGEM, cisternas fijas, cisternas desmontables, contenedores cisterna, cajas móviles cisterna, vehículos batería y contenedores de gas de elementos múltiples (CGEM) prescritas en el ADR como también por el transporte sin las marcas ONU en los contenedores para granel prescritas en el ADR. No obstante, se imputa la responsabilidad al transportista y al cargador o expedidor en su caso, como infractores de las conductas relativas al: transporte de mercancías peligrosas sin placas-etiquetas en los contenedores, CGEM, MEMU, cisternas, contenedores cisterna, cisternas portátiles y vehículos prescritas en el ADR (5.3.1); al transporte de mercancías peligrosas sin los preceptivos paneles naranja en los contenedores, CGEM, MEMU, cisternas, contenedores cisterna, cisternas portátiles y vehículos y; al transporte de mercancías peligrosas sin las correspondientes marcas para las materias transportadas en caliente.

g) No llevar en la cabina del vehículo las instrucciones escritas para casos de accidentes correspondientes a la materia que se transporta. A estos efectos se incluye en esta infracción el transporte de mercancías peligrosas sin las instrucciones escritas para caso de accidente, de conformidad con el ADR y las instrucciones escritas del ADR que no se llevan al alcance de la mano en la cabina del vehículo. Por la comisión de ambas infracciones responde el transportista. Las instrucciones escritas, junto con los símbolos distintivos del vehículo y de las mercancías transportadas, son esenciales para ayudar a los miembros de los servicios de Protección Civil a manejar la situación acontecida en esta clase de accidentes. Para este fin, es remarcable la imprescindible necesidad de que el conductor profesional lleve consigo en todo momento

---

(JUR\2007\261710)]– es la ausencia de responsabilidad de la empresa de alquiler de vehículos sin conductor, a quien no se le obliga colocar los distintivos preceptivos puesto que su actividad se limita a alquilar vehículos y es totalmente ajena al uso al que van a ser destinados los mismos, supuesto en el que la obligación corresponde al tercero que alquila el vehículo para el transporte de mercancías peligrosas por carretera.

estas instrucciones ya que, de no ser así, se incurre por el empresario en una infracción tipificada como muy grave<sup>797</sup>.

h) Incumplir las prohibiciones de cargamento en común en un mismo vehículo.

i) Incumplir las limitaciones de las cantidades a transportar.

Particularmente, concerniente a estos dos últimos puntos, a tenor de lo que dispone el Real Decreto 551/2006, en todo momento deben respetarse las prohibiciones, tanto de embalaje como de carga en común de las mercancías peligrosas y las limitaciones de carga y condiciones de transporte prescritas en el ADR, comprobándose, por parte del cargador o expedidor, tales extremos antes de la salida del vehículo de la planta cargadora. Además, el mismo Real Decreto agrega el hecho de que la carga en común proceda de diferentes cargadores, en cuyo caso, el transportista (persona física o jurídica que asume la obligación de realizar el transporte, contando a tal fin con su propia organización empresarial) informará al cargador cuáles han sido las mercancías cargadas con anterioridad por medio de la presentación de la carta

<sup>797</sup> Son multitud las sentencias, referidas a esta infracción dada su importancia y la gravedad que implica el hecho de no llevar las instrucciones escritas en la cabina del vehículo o llevarlas deterioradas o ilegibles. Si bien en el primer caso la gravedad es mucho mayor ya que, « (...) no es lo mismo circular careciendo de instrucciones, que hacerlas con ellas, si bien deterioradas o manchadas de forma tal que su lectura resulte difícil» (STSJ Murcia núm. 34/1999, de 30 de enero [RJCA\1999\122]). Sobre este particular vid. además, las siguientes: STSJ de Galicia (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2ª), núm. 95/1999 de 11 febrero (RJCA1999\282); STSJ de Murcia (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 1ª), núm. 276/2006 de 30 marzo (JUR 2007\4214); STSJ de Galicia (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2ª), núm. 1791/2001 de 14 diciembre (RJCA 2002\213); STS de Justicia de Cataluña (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 3ª), núm. 490/2005 de 10 junio (JUR 2006\214760); STSJ de Islas Baleares (Sala de lo Contencioso-Administrativo), núm. 743/2001 de 17 julio (JUR 2001\270124) y finalmente, la; STSJ de C. Valenciana (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 3ª), núm. 844/2007 de 7 mayo (JUR 2007\261596). En esencia –pese a citar normas derogadas son aplicables aún así a estos efectos– todas ellas destacan la capital importancia de estas recomendaciones de seguridad en caso de accidentes –las cuales deben ser proporcionadas por el expedidor antes de realizarse el transporte– o incidentes ya que, no hay lugar a dudas que su omisión puede afectar a la seguridad de las personas por entrañar peligro grave y directo para las mismas, dado el desconocimiento por el conductor sobre el objeto transportado. Por consiguiente, su conocimiento es vital en caso de peligro o riesgo de explosión, fugas o derrame de la mercancía transportada, o en caso de fuego, no solamente para el conductor que debe conocerlas, sino también para los agentes de seguridad que pudieran intervenir en caso de siniestro o de producción de algunos de los riesgos citados. Precisamente, en torno a esto último, los conductores deben presentar tales instrucciones escritas al agente denunciante siempre que así lo solicite. En estos mismos términos, como se observa en el apdo. n) del mismo art. 140 de la LOTT, también resulta infracción muy grave el supuesto de que el empresario de transporte entregue al conductor profesional instrucciones escritas para casos de accidentes inadecuadas en relación con la materia que se transporta. De cualquier forma, la doctrina judicial reflejada en las anteriores sentencias y equiparando la responsabilidad por esta comisión al transportista al igual que la LOTT (art. 140.25.7 y, por extensión art. 197, ROTT) imputa la responsabilidad a la empresa de transporte pese a ser sujeto pasivo de la infracción (el sujeto activo es el propio conductor que efectúa materialmente el traslado de estas mercancías peligrosas por carretera) con la consecuente sanción al no demostrarse en estos casos enjuiciados, la concurrencia de alguna de las causas de exención de responsabilidad previstas en el analizado art. 194.2 del ROTT, esto es, «cuando las acciones y omisiones se hayan producido como consecuencia de fuerza mayor, caso fortuito, o actuación determinante e insalvable de terceros, circunstancias cuya concurrencia, salvo que sea apreciada de oficio, deberá ser probada por quien las alega».

de porte (art. 28). A mayor abundamiento y, para ayudar a no sobrepasar las limitaciones de carga a transportar, se debe reseñar que el Real Decreto 722/1982, de 5 de marzo<sup>798</sup>, por el que se modifica Real Decreto 22/5/1981, sobre carga y descarga de mercancías peligrosas, en torno al sistema de control de cantidad máxima admisible, establece la necesidad de contar con un dispositivo para controlar el límite superior del grado de llenado, así como la utilización para los gases comprimidos, licuados o disueltos a presión, un sistema de alarma de tipo óptico y/o acústico para controlar dicho límite. En definitiva, estos dispositivos redundan en la seguridad y salud de los responsables de cargar y descargar las mercancías peligrosas.

La infracción consistente en el transporte de mercancías peligrosas por carretera en unas cantidades superiores a las permitidas, se imputa a la entidad cargadora del vehículo. En tal sentido, se ha pronunciado la doctrina judicial (Sentencia de la Audiencia Nacional de 5 de diciembre de 2000 –Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 8ª, [JUR 2001\104185]– para la que pese al motivo aducido por la parte actora, de que se sanciona la actividad de “transportar” y no la consistente en la “carga del vehículo”, considera que, «(...) aunque se sancione con ocasión del transporte, la imputación de la actividad sancionada deba quedar atribuida a la entidad recurrente, como cargadora del vehículo». En suma, el expedidor debe indicar al cargador de cisternas el grado de llenado que corresponda a cada materia y el cargador debe calcular y evaluar la cantidad a cargar en función de la MMA del vehículo, el grado de llenado, la capacidad de la cisterna y la carga residual contenida.

j) Utilizar envases o embalajes no homologados, gravemente deteriorados, que presenten fugas o que carezcan de alguno de los requisitos técnicos exigidos. Así pues, en este sentido es responsable el cargador o expedidor de las siguientes conductas : el embalaje utilizado en el transporte de mercancías peligrosas no cumple con las disposiciones aplicables; el espacio vacío en los envases/embalajes es insuficiente para el transporte de líquidos; el transporte de mercancías peligrosas en bultos que están incorrectamente embalados y asegurados interiormente; el embalaje interior es insuficientemente resistente para resistir la presión interna de la mercancía o existe una incorrecta válvula de aireación; el incumplimiento de lo dispuesto sobre fechas de ensayo e inspección y plazos de utilización de los envases, embalajes, grandes recipientes para granel y grandes embalajes; el transporte de mercancías peligrosas en bultos que están dañados y presentan un peligro inmediato; el transporte de mercancías en bultos que están dañados y no presentan un peligro inmediato; el transporte de mercancías peligrosas con fuga de la mercancía en los bultos; el transporte de mercancías peligrosas en un embalaje exterior que no está adecuadamente cerrado y, por último; el transporte de mercancías peligrosas en bultos con embalajes, grandes recipientes para granel (GRG), o grandes embalajes deteriorados o embalajes vacíos sucios o deteriorados.

k) Incumplir las normas de embalaje en común en un mismo bulto, recayendo esta responsabilidad en la figura del cargador o expedidor.

---

<sup>798</sup> BOE 17 abril 1982.



l) Incumplir las normas sobre el grado de llenado, tanto para el transporte de mercancías peligrosas en envases y embalajes, GRG y grandes embalajes, como para el transporte realizado en cisternas. De cualquier forma, responde de este incumplimiento el cargador o expedidor. A propósito, según se ha detallado, el artículo 32 del Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo, respecto al grado de llenado de cisternas, señala la obligación del expedidor de indicar al cargador de cisternas<sup>799</sup> y hacer constar en la carta de porte, o en documento anexo, el grado de llenado que corresponda a cada materia y recipiente, de conformidad con el ADR.

m) Indicar inadecuadamente en los documentos de transporte o acompañamiento la mercancía peligrosa transportada. Más específicamente, no indicar en la carta de porte el número ONU, la designación oficial del transporte, y/o alguna información relevante. Asimismo también se incluye el transporte de mercancías en una unidad de transporte sometida a un tratamiento de fumigación, núm. ONU 3359, sin recoger la carta de porte las menciones del 5.5.2 del ADR y aquel transporte con una carta de porte en la que la información del GA01.05 es ilegible. De cualquier forma, la responsabilidad recae en el cargador o expedidor en cuyo caso, como mínimo la sanción pecuniaria al ser considerada como muy grave, será mínima de 2.001 euros hasta la cuantía máxima de 3.300 euros dependiendo de las circunstancias agravantes en cada caso concreto.

n) Entregar al transportista instrucciones escritas para casos de accidentes inadecuadas en relación con la materia que se transporta, así como la falta de certificación del expedidor sobre el cumplimiento de la normativa vigente en el transporte. Referente a la entrega errónea de las instrucciones escritas, puede darse el caso que el cargador o expedidor como responsable de esta obligación pese a que las entregue, lo pueda hacer redactadas en el/los idioma/s incorrecto/s<sup>800</sup> en cuyo caso, también será objeto de sanción. Resulta sencillo pensar que se trata de una obligación fundamental, puesto que esta información que debe ser proporcionada por el cargador o expedidor<sup>801</sup> en su

---

<sup>799</sup> El mismo art., traslada al cargador de cisternas (denominado como llenador amén del ADR) la obligación de calcular la cantidad a cargar en función de la MMA del vehículo, el grado de llenado, la capacidad de la cisterna y la carga residual contenida, que deberá ser evaluada. En el caso de las cisternas fijas o desmontables, cisternas portátiles, contenedores cisternas y cajas móviles cisternas compartimentadas se tendrá en cuenta lo dispuesto en el párrafo anterior para cada uno de los depósitos y/o compartimentos. Al objeto de evitar interpretaciones erróneas, las cantidades a cargar se indicarán en las unidades de medida más apropiadas al sistema de llenado y control de la instalación; es decir: litros, porcentaje de la capacidad, etcétera.

<sup>800</sup> En efecto, el RD 551/2006 de 5 de mayo, se hace eco de este hecho en su D.A. 1ª, en el sentido literal siguiente: «*La documentación de transporte prevista en el ADR, así como las instrucciones escritas para caso de accidente, deberán estar redactadas en la lengua oficial del Estado, sin perjuicio de la posible utilización, además, de otras lenguas oficiales de las Comunidades Autónomas. Además, las instrucciones escritas para caso de accidente estarán redactadas en una lengua de fácil comprensión para el conductor del vehículo*».

<sup>801</sup> A modo de recordatorio pues anteriormente ya se ha señalado, el RD 551/2006 (art. 25) impone esta obligación, al expedidor o, por delegación expresa de éste, el cargador. Por el contrario, si acudimos al ADR, es el transportista quien tiene la obligación de confeccionar las instrucciones escritas con arreglo al modelo oficial del mismo ADR. Por consiguiente, existe un conflicto normativo y ello porque la norma nacional se publicó en el momento del ADR del año

caso, al transportista o porteador para que éste a su vez –en caso de tener trabajadores asalariados a su cargo– se las haga llegar al conductor, marca las pautas a seguir en caso de actuar inmediatamente después de materializarse el accidente en la carretera. De modo que siempre que la información sea entendible por el conductor y sea la correcta, es decir: se identifiquen realmente los riesgos que se derivan de la mercancía peligrosa transportada, éste podrá actuar en consonancia y mitigar los efectos que se puedan derivar del accidente acaecido en la carretera. Como se ha mencionado anteriormente, esta actuación no difiere de la infracción analizada consistente en «*no llevar en la cabina del vehículo las instrucciones escritas para casos de accidentes correspondientes a la materia que se transporta*» puesto que ya sea llevándolas pero en un idioma diferente o inadecuadas en relación con la materia que se transporta se derivan los mismos efectos negativos como si directamente no las llevara consigo en la cabina del vehículo. En todo caso, para su sanción es imprescindible su tipificación expresa.

o) Transportar mercancías sujetas a autorización previa careciendo de la misma, cuyo precepto toma como referencia el artículo 7 del Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo que regula la obtención de los permisos excepcionales y especiales. La responsabilidad se imputa al cargador o expedidor<sup>802</sup>.

p) Utilizar paneles, placas o etiquetas de peligro inadecuadas en relación con la mercancía transportada. Desde este enfoque destaca el transporte de mercancías en una unidad de transporte sometida a un tratamiento de fumigación, número ONU 3359, sin la marca de advertencia descrita en el ADR, por la que responderán conjuntamente el transportista y cargador o expedidor, en su caso. En cambio, a estos mismos efectos solamente será responsable el cargador o expedidor: del transporte de mercancías peligrosas en bultos marcados o etiquetados incorrectamente; del transporte de mercancías peligrosas en un contenedor, CGEM, MEMU, cisterna, contenedor cisterna, cisterna portátil o vehículo etiquetados incorrectamente (5.3, ADR) y; del transporte de mercancías peligrosas en un contenedor, CGEM, MEMU, cisterna, contenedor cisterna, cisterna portátil o vehículo con los preceptivos paneles naranja incorrectos. En cualquier caso, la gravedad de esta infracción está más que justificada puesto que el hecho de utilizar erróneamente las placas o etiquetas de peligro puede devenir en un importante perjuicio para la seguridad y salud en el transporte de mercancías peligrosas por carretera.

---

2005 en el que se indicaba esta obligación del expedidor de proporcionar junto con la carta de porte las instrucciones escritas según las mercancías peligrosas cargadas. Sin embargo, como se ha indicado, actualmente el ADR señala esta obligación por parte del transportista mientras que la mencionada norma nacional, sigue en vigor desde el año 2006 y continúa señalando esta obligación del expedidor. En síntesis, habrá que esperar a que se revise su contenido normativo en el que presumiblemente, la norma nacional se haga eco del ADR y modifique su contenido y obligue al transportista, siguiendo el modelo oficial del ADR a disponer de estas instrucciones a bordo del vehículo y que comprendan los miembros de la tripulación.

<sup>802</sup> Sobre la carencia de la oportuna autorización vid. STSJ de C. Valenciana (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 3ª), núm. 1055/2002 de 5 junio (JUR 2002\269519); STSJ de C. Valenciana (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 3ª) de 25 febrero 2005 (JUR\2005\109068); STSJ de Madrid (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 9ª), núm. 582/2004 de 14 julio (JUR 2004\271747).

q) El incumplimiento durante las operaciones de carga o descarga de la prohibición de fumar en el curso de las manipulaciones, en las proximidades de los bultos colocados en espera de manipular, en la proximidad de los vehículos parados y en el interior de los mismos. Estrechamente vinculado con las operaciones de carga y descarga, más allá de esta prohibición de fumar, también está calificada como muy grave la realización de las operaciones de carga, estiba, desestiba o descarga por el propio conductor del vehículo contraviniendo las limitaciones que, en su caso, resulten de aplicación de conformidad con lo dispuesto en el artículo 22.5 de la LOTT<sup>803</sup>. La responsabilidad por dicha infracción corresponderá tanto a la empresa bajo cuya dirección actúe el conductor del vehículo como, en su caso, al cargador o remitente, expedidor, operador de transporte y consignatario o destinatario, salvo que alguno de ellos justifique respecto de sí mismo la existencia de causas de inimputabilidad (art. 140.21, LOTT). Se trata de una previsión sumamente importante desde la perspectiva de prevención de los riesgos laborales pues, al final, redundará en una mejora de la seguridad del conductor de mercancías peligrosas aunque lo cierto es que el bien jurídico protegido es claramente otro –la seguridad de las personas en general y el medio ambiente– lo que se deduce claramente del hecho de que la responsabilidad por dicha conducta del trabajador se impute a la empresa y no a este. En todo caso, ya se encargará de velar por su efectivo cumplimiento por parte del conductor, siendo de resaltar nuevamente la importancia que la formación e información tiene en esta materia.

r) Incumplir la obligación de conectar a tierra los vehículos cisterna, en las maniobras de carga o descarga, cuando sea exigible.

Por lo que respecta a estas dos últimas actuaciones no diligentes del conductor, la responsabilidad se imputa a la persona física o jurídica bajo cuya responsabilidad se realizan las operaciones de carga o descarga de la mercancía peligrosa, esto es: el cargador o descargador. Sin duda la comisión de estas infracciones se erige en una de las muchas causas por las que se producen accidentes durante las operaciones auxiliares de carga y descarga del vehículo ADR en cada caso. Indudablemente cumpliendo la obligación de no fumar y de conectar a tierra los vehículos cisterna se evitan accidentes que pueden llegar a alcanzar tintes graves. Tal es así que el Real Decreto 551/2006 contiene un precepto específico en torno al procedimiento de carga y descarga.

Así, conforme a su artículo 33, el cargador de cisternas o descargador debe realizar las operaciones de carga y descarga siguiendo estrictamente las instrucciones específicas dadas por el expedidor que, como mínimo, se ajustarán a los requerimientos establecidos en este Real Decreto y en el ADR. Sustancialmente, al margen de las causas nombradas, en el mismo artículo, la norma reglamentaria recoge un seguido de normas a cumplir por el

---

<sup>803</sup> Del tenor que sigue: «Sin perjuicio de lo dispuesto en los apdos. anteriores, reglamentariamente y previo informe del Comité Nacional de Transporte por Carretera y del Consejo Nacional de Transportes Terrestres, podrán establecerse limitaciones por razones de seguridad en relación con la participación activa en la realización de operaciones de carga, estiba, desestiba y descarga por parte de los conductores de los vehículos para cuya conducción se precise permiso de la clase “C+E”».

responsable de llevar a cabo la carga y descarga, cuya observancia permitirá que el responsable de realizar estas tareas disponga de un puesto de trabajo seguro.

s) No informar sobre la inmovilización del vehículo a causa de accidente o incidente grave, o dejar de adoptar las medidas de seguridad y protección, excepto en caso de imposibilidad, correspondiendo en este caso la responsabilidad al transportista.

t) Mezclar las instrucciones escritas para casos de accidente de la mercancía que se transporta con las de otros productos. Al igual que en el supuesto anterior, de la comisión de esta infracción se responsabiliza al transportista.

u) Transportar, cargar o descargar mercancías peligrosas careciendo las empresas involucradas del preceptivo Consejero de Seguridad o, aun teniéndolo, que éste no se encuentre habilitado para la materia o actividad de que se trate<sup>804</sup>. Lógicamente, la responsabilidad se imputa a la empresa obligada a tener consejero de seguridad que es, conforme dispone el artículo 1 del Real Decreto 1566/1999, de 8 de octubre<sup>805</sup>, aquellas que *«transporten mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable o que sean responsables de las operaciones de carga o descarga vinculadas a dicho transporte»* a quienes se imputa la obligación de *“(…) designar, de acuerdo con lo establecido en este Real Decreto en función del modo de transporte y de las mercancías transportadas, al menos un consejero de seguridad encargado de contribuir a la prevención de los riesgos para las personas, los bienes o el medio ambiente inherentes a dichas actividades»*. Estrechamente vinculado con los Consejeros de Seguridad, cabe señalar que se tipifica como infracción grave el incumplimiento por los centros de formación de las condiciones exigidas a efectos de homologación como entidades o cursos de renovación del certificado de consejero de seguridad (art 141.25, LOTT y art. 198.25, ROTT);

v) No remitir la empresa obligada a tener Consejero de Seguridad a las autoridades competentes el informe anual o los partes de accidentes cuando ello resulte obligatorio, en virtud del mencionado Real Decreto 1566/1999: artículos 7 c)<sup>806</sup> y 8<sup>807</sup>, respectivamente. Siendo como es lógico responsable, el

---

<sup>804</sup> Haciendo acopio de las sentencias que se derivan de esta infracción, ejemplificando basta reseñar la sentencia dictada por el TSJ de Madrid (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 6ª), núm. 10195/2010 de 25 febrero (JUR\2010\209264) por la cual, acogiéndose a este precepto se sanciona a la empresa recurrente con una multa de 2.001 euros por la comisión de una infracción muy grave consistente en descargar mercancías peligrosas careciendo la empresa del preceptivo Consejero de Seguridad.

<sup>805</sup> Norma que regula los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable. BOE 20 octubre 1999.

<sup>806</sup> Redactar un informe anual destinado a la dirección de la empresa, sobre las actividades de la misma relativas al transporte de mercancías peligrosas. Por orden del Ministro de Fomento podrá determinarse el contenido mínimo de estos informes. En efecto, a través de la Orden FOM/2924/2006, de 19 se regula el contenido mínimo del informe anual para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable (BOE 26 septiembre 2006). Así pues, estos informes anuales, previstos en el apdo. 1 del art. 7 del RD 1566/1999, se deben remitir durante el primer trimestre del año siguiente, al órgano competente de la CCAA en donde se encuentre radicada la sede social de la empresa, con independencia del

titular de la empresa obligada a designar en su seno a uno o varios Consejeros de Seguridad. En esta línea, dentro del principio de concurrencia que sobre distintas responsabilidades existe en nuestro caso, donde al margen de la responsabilidad administrativa por incumplimientos relativos a la actividad del transporte de mercancías peligrosas también cabe la imposición de responsabilidad en materia laboral y, más en concreto, en materia de prevención de riesgos laborales, debe señalarse la infracción tipificada en la LISOS vinculada al incumplimiento de la empresa en torno a los partes, en su artículo 12.3 por la que tipifica también como grave no dar cuenta en tiempo y forma a la autoridad laboral, conforme a las disposiciones vigentes, de los accidentes de trabajo ocurridos y de las enfermedades profesionales declaradas cuando tengan la calificación de graves, muy graves o mortales, o no llevar a cabo una investigación en caso de producirse daños a la salud de los trabajadores o de tener indicios de que las medidas preventivas son insuficientes. Ciertamente, el carácter punitivo de ambas normas refuerza la obligación del titular de la empresa en documentar y registrar estos partes de accidentes, no siendo excluyente desde esta perspectiva, la obligación del empresario obligado a designar Consejeros de Seguridad y cumplir su cometido respecto a la remisión del informe anual o de los partes de accidente, con la obligación que dispone además respecto del precepto contenido en la LISOS.

w) No conservar dichas empresas los informes anuales durante el plazo legalmente establecido, no habiéndolos remitido a los órganos competentes, conforme a las obligaciones indicadas en el artículo 9 del Real Decreto 1566/1999, que tal y como se ha mencionado deben conservarse durante cinco años.

### 7.1.2. Conductas calificadas como graves.

La particularidad de la actividad del transporte de mercancías peligrosas, al contrario que el transporte de otras clases de mercancías, radica en su importante y evidente riesgo añadido. No en vano, como se ha podido demostrar hasta ahora, existen conductas calificadas como muy graves penalizadas precisamente por su relevancia para la seguridad vial y para la

---

lugar de realización de las operaciones de carga, descarga o transporte de las mercancías peligrosas. Dicho informe se conservará durante cinco años.

<sup>807</sup> En torno a los partes de accidentes, se debe reseñar la modificación sufrida del apdo. dos del mismo art. por la D.F. 1ª del RD 551/2006, de 5 de mayo, de modo que el consejero debe redactar un parte de accidente en el curso de una operación de transporte o de carga o descarga de mercancías peligrosas, del cual se deriven perjuicios a las personas, a los bienes o al medio ambiente. Dicho parte debe ser remitido por la dirección de la empresa según estipula el ADR, en un plazo no superior a treinta días naturales, a la Dirección General de Transportes por Carretera, al Ayuntamiento del término municipal donde se hubiera producido el suceso y al órgano competente de la Comunidad Autónoma en cuyo territorio hubiera tenido lugar el accidente. En suma, con objeto de aclarar las obligaciones de estas empresas, por un lado disponen como máximo de treinta días para remitir el parte de accidentes y, por otro lado, de remitir el informe anual durante el primer trimestre del año siguiente.

población. Sin embargo, no todas las conductas irregulares en nuestra materia son sancionadas con la misma graduación ni tienen las mismas consecuencias: el legislador haciendo acopio de ellas distingue aquellas conductas con menor riesgo haciendo una diferenciación entre graves y leves.

Primeramente, se tipifican como infracciones **graves** (art. 141.24, LOTT y art. 198.24, ROTT) sancionables con multa de 1.001 a 1.500 euros –en atención a la repercusión social del hecho infractor, la intencionalidad, la naturaleza de los perjuicios causados, la magnitud del beneficio ilícitamente obtenido y la reincidencia o habitualidad en la conducta infractora–, la realización de transporte, carga o descarga de mercancías peligrosas cuando concorra alguna de las circunstancias siguientes:

a) Transportar mercancías peligrosas incumpliendo las condiciones establecidas en la excepción o permiso excepcional para mercancías transportadas de forma distinta a la recogida en la reglamentación sobre mercancías peligrosas. Incumplimiento que se deriva del Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo (art. 7) al regular los permisos excepcionales y especiales. Esta responsabilidad corresponde al transportista y al cargador o expedidor, en su caso.

b) No incluir en los documentos de acompañamiento o indicar inadecuadamente alguno de los datos que reglamentariamente deben figurar en ellos, en virtud de la obligación general en este sentido que se proyecta sobre el cargador o expedidor de mercancías peligrosas. A su vez, esta carencia de información se traslada a los siguientes incumplimientos para que la infracción se materialice: 1) transporte de mercancías peligrosas en el que la carta de porte presenta la carencia o el uso incorrecto del número y la descripción de los bultos o, bien, para la clase 1 la masa neta total del contenido de materia explosiva; 2) transporte de mercancías peligrosas sin incluir el grado de llenado de la cisterna en la carta de porte conforme al artículo 32 del Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo; 3) transporte de mercancías peligrosas sin indicar en la carta de porte los medios de retención vacíos sin limpiar; 4) transporte de mercancías peligrosas con una carta de porte en la que no se indica el nombre y la dirección del o de los expedidores/s; 5) transporte de mercancías peligrosas con una carta de porte en la que no se indica el nombre y la dirección del o de los destinatario/s; transporte de mercancías peligrosas con una carta de porte no redactada en el/los idioma/s correcto/s; 6) transporte de mercancías peligrosas al amparo de las derogaciones temporales del ADR sin llevar los documentos relativos a las mismas en el vehículo; 7) transporte de mercancías peligrosas sin que en la carta de porte figure la mención de formar parte de una cadena de transporte que incluya un recorrido marítimo o aéreo en su caso; 8) transporte de mercancías peligrosas con la ausencia de la información relativa a disposiciones particulares, especiales o adicionales en la carta de porte; 9) transporte de mercancías peligrosas en el que los documentos de transporte no contienen la correspondiente información correcta (diferente a las anteriores) y; 10) transporte de mercancías peligrosas que presenta un certificado de arrumazón del contenedor/vehículo que no está redactado conforme a la

sección 5.4.2 del código IMDG cuando el transporte precede a un recorrido marítimo.

c) No respetar las condiciones de aislamiento, estiba, protección o segregación de la carga reglamentariamente establecida. Se sanciona con una cantidad mínima de 1.001 euros a cargo del cargador o descargador a ser el responsable de realizar tales tareas.

d) No realizar en las plantas cargadoras o descargadoras las comprobaciones que sean obligatorias antes, durante y después de la carga, a tenor de lo que dispone el Capítulo V del Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo concerniente a las operaciones de carga y descarga. Obviamente al igual que en la infracción anterior, responderá el cargador o descargador en cada caso.

e) Transportar viajeros en unidades que transporten mercancías peligrosas fuera de los supuestos en que las normas reguladoras de esta clase de transportes lo permitan está considerado por la LOTT como una infracción grave de la que resulta responsable el transportista. A propósito de este comportamiento, únicamente se permite la presencia en el vehículo de ayudantes del conductor: ambos resultan ser los miembros legales de la tripulación del vehículo que transporta las mercancías peligrosas por carretera [art. 2 h) e i), RD 551/2006].

f) Transportar mercancías peligrosas en vehículos de viajeros en cantidades no permitidas, en cuyo caso responderá también el transportista.

g) Carecer de los extintores que resulte obligatorio llevar en relación con el vehículo o la carga, o disponer de los mismos en condiciones que no permitan o garanticen su correcta utilización. Se consideran incluidos en este apartado aquellos supuestos en los que los extintores no estén provistos del correspondiente precinto<sup>808</sup>, salvo que se acredite su buen funcionamiento o haya caducado el plazo para hacer su inspección y, además, llevar los extintores obligatorios respecto al vehículo y/o la carga sin proteger de los efectos climáticos sin la protección adecuada que permita su correcta utilización. En todo caso, es obligación del transportista que el vehículo utilizado por el conductor profesional disponga, en caso de resultar obligatorio, de un extintor para combatir los posibles conatos de incendio que se puedan provocar durante el desarrollo de su actividad laboral.

De la importancia que esta última infracción adquiere en la realidad de la actividad sancionadora en materia de transporte, hace fe el gran número de pronunciamientos judiciales sobre la materia<sup>809</sup>. Del tipo administrativo se

---

<sup>808</sup> Gracias al precinto del extintor se permite comprobar que no ha sido utilizado anteriormente, por lo que aquel extintor precintado será eficaz para su utilización en caso de accidente o incidente en la carretera.

<sup>809</sup> STSJ de Galicia (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2ª), núm. 1238/2001 de 21 septiembre [JUR 2002\3870]; STSJ de Cataluña (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 3ª), núm. 863/2000 de 19 octubre [JUR 2001\59178]; STSJ de Cataluña (Sala de lo

desprende claramente que constituye conducta sancionable incluso disponer de extintores si estos no están precintados o bien no han superado las revisiones obligatorias dado que se encuentran en condiciones inadecuadas para su servicio –al no existir el precinto no hay garantía de que no hayan sido utilizados–. El número de extintores como se ha manifestado a lo largo de la presente investigación varía en función de la Masa Máxima Admisible (MMA) de la unidad de transporte: para unidades de transporte con MMA hasta 3.500 kg: un extintor de categoría 13A, 55B C, y peso de 3 kg; unidades de transporte con MMA hasta 7.000 kg: un extintor también de categoría 21A 113B C, y peso de 6 kg; para vehículos con MMA hasta 20.000 kg: un extintor pero de categoría 34A 144B C, y peso de 9 kg.; y por último, aquellos vehículos con MMA superior a 20.000 kg: dos extintores de categoría 34A 144B C, y peso de 9 kg.

h) Incumplimiento del equipamiento del vehículo o del conductor que resulte obligatorio conforme a la legislación española o internacional que en cada caso resulte de aplicación. Así en virtud del ADR, el vehículo que transporte mercancías peligrosas debe llevar el equipo de seguridad requerido así como el dispositivo de protección respiratorio adecuado en caso necesario. Por otro lado, a favor del conductor el vehículo debe llevar el equipo de protección personal adecuado y el equipamiento que resulte necesario para tomar las medidas especiales previstas en las mencionadas instrucciones escritas. En todo caso, es responsabilidad del transportista proveer el vehículo y al conductor de todos estos elementos preventivos y protectores ya que, su presencia afianzará el desarrollo de la actividad bajo unos parámetros mínimos de seguridad. Su incumplimiento se tipifica como infracción grave. A su vez, esta sanción tal y como se analizará seguidamente, es incardinable en materia preventiva, merced al artículo 12.16 f) de la LISOS constituyendo como infracción grave el incumplimiento en materia de medidas de protección colectiva o individual, siendo este deber del empleador amparado en la LPRL (art. 17).

i) Carecer del certificado de limpieza de la cisterna en los casos que sea necesario. Por la comisión de esta infracción se deriva una responsabilidad al transportista y al cargador o descargador de cisternas, en cada caso. En efecto, el artículo 31 del Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo señala la obligación del transportista de informar al cargador de cisternas (llenador, ADR) de cuál ha sido la última mercancía cargada. Mientras tanto, el llenador debe exigir el certificado<sup>810</sup> de lavado de las cisternas fijas o desmontables, cisternas

---

Contencioso-Administrativo, Sección 3ª), núm. 827/2004 de 25 noviembre [JUR 2005\15233]; STSJ de Murcia (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 1ª), núm. 553/2006 de 28 julio [JUR\2009\56440]; STSJ de Madrid (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 1ª), núm. 1757/1999 de 28 diciembre [JUR 2000\163925]; STSJ de la C. Valenciana (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 3ª), núm. 1082/2002 de 10 junio [JUR 2002\269609]; STSJ (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2ª), núm. 108/2005 de 28 enero [JUR 2005\120175]; STSJ de Andalucía, Málaga (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 1ª), núm. 1498/2004 de 20 octubre [JUR 2005\159175].

<sup>810</sup> El cual debe ser emitido por una empresa autorizada por la Administración competente de acuerdo con la normativa vigente: RD 948/2003, de 18 de julio, que establece las condiciones mínimas que deben reunir las instalaciones de lavado interior o desgasificación y despresurización, así como las de reparación o modificación, de cisternas de mercancías



portátiles, contenedores-cisterna y cajas móviles cisternas, en el que conste que están limpias y vacías. Asimismo, debe comprobar que la atmósfera interior es la adecuada para realizar la carga, cuando así lo disponga el ADR. Bajo este mismo abrigo, descansa también el precepto contenido en el artículo 35 de la misma norma nacional que dispone que todo vehículo que circule después de una descarga ha de llevar a bordo dicho certificado, indicando que se han realizado las operaciones de limpieza reglamentarias. En el caso de que no se haya podido producir la citada limpieza el vehículo se considerará como si estuviese transportando la última mercancía cargada. A estos efectos, las empresas descargadoras modificarán los documentos de transporte, para adecuarlos a la mercancía transportada en todo momento. En el caso de producirse la descarga total de la mercancía, igualmente facilitarán la carta de porte en vacío, siempre y cuando no se haya podido producir la limpieza del recipiente. En esta línea, en supuestos de transportes de gases licuados o combustibles para calefacción para uso doméstico, se autoriza que la carta de porte pueda ser expedida por la planta cargadora que realizó la operación de carga de las citadas materias.

Por tanto, ésta no es una conducta tipificada como muy grave puesto que el hecho de circular con una cisterna vacía sin limpiar que ha transportado mercancías peligrosas careciendo de dicho certificado, no está constatado como un peligro grave y directo. Así lo ha entendido también alguna doctrina judicial<sup>811</sup> al calificar como grave el hecho de circular después de vaciar el depósito sin que en la carta de porte se contuviese la declaración sobre las pertinentes operaciones de limpieza.

j) Remitir a las autoridades competentes el informe anual o los partes de accidentes fuera de los plazos legalmente establecidos, está considerada como una infracción grave por parte de las empresas obligadas a disponer de consejero de seguridad. Esta infracción constituye una minoración de la responsabilidad respecto de la infracción tipificada en el artículo 140.25.22 de la LOTT en la cual, se considera como muy grave la no remisión de dicho informe o partes de accidentes.

k) No proporcionar a los trabajadores que intervienen en el manejo de mercancías peligrosas la formación adecuada para prevenir riesgos ocasionales. Específicamente, la LOTT relativa a esta conducta impone la responsabilidad a la empresa obligada a disponer de Consejero de Seguridad dado que entre las obligaciones que tiene esta figura dentro de la empresa –ya sea transportista, cargadora o descargadora de mercancías peligrosas–, amén

---

peligrosas (BOE 6 agosto 2003). No obstante, este certificado de lavado no se requiere cuando las cisternas fijas o desmontables, cisternas portátiles, contenedores-cisterna y cajas móviles cisternas vengán vacíos de descargar una mercancía y vayan a cargar la misma u otra compatible.

<sup>811</sup> Vid STSJ de la Comunidad Valenciana (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 3ª), núm. 558/2006 de 17 marzo [JUR 2006\249838] en la cual, el recurso de la empresa de transporte, se le reduce la sanción al no encontrar acomodo como infracción muy grave. Vid. también la STSJ de Castilla-La Mancha (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2ª), núm. 962/2000 de 15 noviembre [RJCA 2001\63] en la que se califica como grave el hecho de circular después de vaciar el depósito sin que en la carta de porte se contuviese la declaración sobre las pertinentes operaciones de limpieza.

de la norma básica que regula los Consejeros de Seguridad (RD 1566/1999, de 8 de octubre) se encuentra [art. 7.2 d)] la relativa a la comprobación de los procedimientos y prácticas destinados a que «*el personal implicado de la empresa haya recibido una formación adecuada y que dicha formación figura en su expediente*». Nuevamente, desde esta perspectiva, debe recalcar de nuevo la eventual concurrencia de responsabilidades administrativas dado que, al margen de esta formación que resulta específica de la actividad y como tal, viene regulada en el ADR, la LPRL también incide en esta materia formativa aunque en su caso atinente a la formación en prevención de riesgos laborales, cuya infracción viene tipificada en la LISOS como grave (art. 12.8: «*El incumplimiento de las obligaciones en materia de formación e información suficiente y adecuada a los trabajadores acerca de los riesgos del puesto de trabajo susceptibles de provocar daños para la seguridad y salud y sobre las medidas preventivas aplicables, salvo que se trate de infracción muy grave conforme al artículo siguiente*»). Por ello, habida cuenta de ambas infracciones conviene incidir en esta dualidad infractora por parte del titular; el cumplimiento de la formación específica del transporte de mercancías peligrosas no excluye la formación general en materia preventiva. Así, en caso de un incumplimiento de ambas infracciones, el titular puede ser sancionado tanto por la Inspección del Transporte Terrestre como de la Inspección de Trabajo, órganos que a su vez, se ayudan mutuamente y cooperan en la identificación –cada uno en su ámbito de actuación– de todas aquellas conductas ajenas a la legalidad.

Por último, dentro del bloque de infracciones contenidas en el artículo 141 de la LOTT, a tenor de su apartado diecinueve, incurrirá en infracción grave, el expedidor y transportista y, en su caso, el operador de transporte o intermediario, conforme señala el artículo único de la Orden FOM/238/2003, de 31 de enero<sup>812</sup>, por la carencia, falta de diligenciado o falta de datos esenciales de la documentación de control, estadística o contable cuya cumplimentación resulte obligatoria, así como la ocultación o falta de conservación de la misma y demora injustificada de la puesta en conocimiento o la falta de comunicación de su contenido a la Administración, incumpliendo lo que al efecto se determine reglamentariamente, salvo que deba ser calificada como infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en los apartados 6, 14, 22 ó 24 del mismo artículo 140. En este sentido, el hecho de no conservar una copia de la carta de porte o del documento de control, a disposición de la Inspección del Transporte Terrestre, durante un año con arreglo a la mencionada Orden, está considerado como una infracción grave. Hilando más, especialmente se considera constitutiva de esta infracción la carencia del preceptivo documento en que deban formularse las reclamaciones de los usuarios y la negativa u obstaculización a su uso por el público, así como la ocultación o demora injustificada de la puesta en conocimiento de la Inspección del Transporte de las reclamaciones o quejas consignadas en dicho documento, de acuerdo con

---

<sup>812</sup> Norma por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de mercancías por carretera (BOE 13 febrero de 2003) en virtud de la cual obliga a los transportistas, usuarios del transporte de mercancías y operadores de transporte a documentar cada uno de los envíos en que se materialicen los contratos de transporte de mercancías por carretera que celebren en el correspondiente albarán, carta de porte u otra documentación acreditativa, la cual debe acompañar a las mercancías en su desplazamiento y en el que deben constar unos datos preceptivos.

lo que reglamentariamente se determine. Por otra parte, también se considera infracción grave la contratación del transporte con transportistas o intermediarios que no se hallen debidamente autorizados (art. 141.27, LOTT).

### 7.1.3. Conductas calificadas como leves.

Tras la tarea de analizar cada una de las conductas tipificadas como muy graves o graves según cada caso, del transporte de mercancías peligrosas pese a ser siempre una actividad problemática y conflictiva por su gravedad para la población, existen determinadas conductas que, sin ser muy graves o graves y de escasa entidad a tenor de sus consecuencias, el legislador también lleva a cabo una regulación de estas infracciones leves. En esta línea, merced a la LOTT y al ROTT (arts. 142.16 y 199.16, respectivamente), se tipifican como infracciones **leves** de las empresas que intervengan en la contratación y realización de transportes de mercancías peligrosas –sancionables con una multa pecuniaria de 201 a 300 euros–, las siguientes:

a) No incluir en los informes anuales y partes de accidentes algunos de los datos exigibles por la normativa vigente, siendo responsable las empresas obligadas a tener Consejero de Seguridad. El contenido de estos informes anuales, como se ha señalado anteriormente viene establecido por el Ministerio de Fomento a través de la Orden FOM/2924/2006, de 19 de septiembre;

b) No comunicar a los órganos competentes la identidad de los Consejeros de Seguridad con que cuente la empresa y sus áreas de responsabilidad, poseyéndolos. Siendo responsable por la comisión de esta conducta de la misma forma que anteriormente, la empresa obligada a designar a uno o varios Consejeros de Seguridad.

c) No conservar por parte de estas empresas los informes anuales, durante el plazo reglamentariamente establecido, siempre que hubieran sido remitidos a los órganos competentes.

Para finalizar y, todavía dentro del conjunto de infracciones calificadas como leves por la LOTT, son motivos para la imposición al transportista o, en su caso, el titular del vehículo (incluyendo al autónomo o TRADE), de sanción con apercibimiento o multa de hasta 200 euros, la realización del transporte de mercancías peligrosas cuando concorra alguna de las siguientes circunstancias:

d) No llevar a bordo del vehículo los documentos obligatorios relativos al mismo, poseyéndolos.

e) Carecer el vehículo de las placas de identificación de las debidas características cuando sean exigibles o llevarlas ilegibles, deterioradas o careciendo de alguna de las menciones esenciales (paneles naranja o placas-etiquetas).

No cabe duda que la tipificación de las distintas conductas sancionables examinadas, aunque su finalidad es contribuir al desarrollo de un transporte más seguro, redonda también en el ámbito de la prevención de riesgos laborales, en tanto el trabajador constituye un elemento más –y fundamental– del engranaje de la actividad del transporte. Esta conclusión es especialmente válida si se tiene en cuenta que, a diferencia de la normativa de prevención de riesgos laborales, cuyo campo de aplicación subjetivo no comprende a los trabajadores por cuenta propia más que en aquellos supuestos de coordinación de actividades empresariales y con el muy limitado alcance previsto en el art. 41 LPRL (obligaciones de los fabricantes, importadores y suministradores), la normativa administrativa en materia de transporte considera centro de imputación de las obligaciones que viene a imponer –y por consiguiente, de las correspondientes responsabilidades para el supuesto de incumplimiento de las mismas– al transportista, con independencia de que la actividad de transporte la realice el mismo, como trabajador por cuenta propia, o la realice con trabajadores por cuenta ajena, de cuyas conductas puede ser responsable el transportista. Nos hallamos en el marco de normas de derecho público administrativo, de normas de policía, en las que el bien jurídico protegido es la seguridad del transporte de mercancías (peligrosas) por carretera. Por todo ello, cabe perfectamente la posibilidad de que una misma conducta sea incardinable en alguna de los tipos de la LOTT y en las conductas sancionables por los artículos 11 a 13 de la LISOS, como incumplimiento empresarial en materia de prevención de riesgos laborales sin que pueda entenderse, a mi parecer, que nos hallemos en el ámbito del principio *non bis in ídem* pues el artículo 3 de la LISOS claramente restringe su aplicación a los supuestos en los que se aprecie identidad de sujeto, de hecho y de fundamento, lo que claramente no acontece en los casos examinados. En esta misma línea parece alinearse la LOTT (art. 33.5<sup>813</sup>) cuando establece un deber de informar a los órganos competentes cuando los hechos descubiertos pudieran ser constitutivos de una infracción de la normativa reguladoras del ámbito laboral y viceversa. En definitiva, se trata de un deber de información en aras a lograr una cooperación para lograr el máximo cumplimiento de la normativa aplicable, cualquiera que sea el fundamento normativo. Hay que señalar que esta previsión es fruto de la reforma de la LOTT operada por la Ley 29/2003, de 8 de octubre, en cuyo Preámbulo no es posible encontrar razón específica alguna salvo una genérica referencia a “otros motivos que aconsejan su modificación” frente a otras modificaciones antes señaladas –la tipificación de las conductas sancionables– cuya reforma obedeció, como antes se ha señalado, a la recepción de la jurisprudencia que entendía que se producía, en la redacción anterior del Título V LOTT, una vulneración del principio de legalidad. En suma, el incumplimiento del empleador lo es respecto de las obligaciones de prevención respecto de sus

<sup>813</sup> Del tenor que sigue: « (...) 5. Si, en su actuación, el personal de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre descubriese hechos que pudiesen ser constitutivos de infracción de la normativa reguladora de otros sectores, especialmente en lo referente al ámbito laboral, fiscal y de seguridad vial, lo pondrá en conocimiento de los órganos competentes en función de la materia de que se trate. Similares actuaciones a las previstas en el apdo. anterior deberán realizar los órganos de cualquier sector de la actividad administrativa que tengan conocimiento de infracciones de las normas de ordenación de los transportes terrestres. Con objeto de conseguir la coordinación requerida para dar cumplimiento a lo dispuesto en el presente apdo., los órganos que ostenten competencias sobre cada una de las distintas materias afectadas deberán prestarse la asistencia activa y cooperación que resulte necesaria al efecto».

trabajadores, que concretan la obligación general de seguridad que se impone al empresario por la LPRL (art. 14), mientras que el incumplimiento de las obligaciones en materia de transportes lo es del transportista como deudor de seguridad respecto de la sociedad en el ejercicio de una actividad empresarial especialmente peligrosa y por tanto, sometida a elevadas dosis de control público. Es de significar también la muy diferente cuantía de las sanciones en uno y otro ámbito. A estos efectos, haciendo uso del artículo 143 de la LOTT, las infracciones analizadas se sancionan con multas de: 2.001 a 3.300 euros (muy graves); de 1.001 a 1.500 euros (graves) y; de 201 a 300 euros (leves). Mientras que por lo que se refiere a las sanciones en materia de prevención de riesgos laborales, éstas lo son en torno a los siguientes márgenes: entre 40.986 a 819.780 euros (muy graves); entre 2046 y 40.985 euros (graves) y; entre 40 y 2045 euros (leves).

Habiendo aclarado esta eventual concurrencia de responsabilidades de dos distintos ámbitos, es decir, merced a las conductas tipificadas en relación a la LOTT y a la LISOS, a todo ello, por parte de la primera de estas normas, al margen de todas las mencionadas conductas centradas exclusivamente en el transporte de mercancías peligrosas, según la normativa de transportes de mercancías en general, también se consideran infracciones, muy graves, por un lado la realización de transportes públicos o alguna de sus actividades auxiliares o complementarias careciendo de la concesión, autorización o licencia que, en su caso, resulte preceptiva para ello de conformidad con las normas reguladoras de los transportes terrestres, así como la prestación de servicios de transporte público que excedan del ámbito territorial específicamente autorizado (art. 140.1.1, LOTT). Además de las sanciones pecuniarias previstas en cada caso, se contemplan otras sanciones adicionales en el caso de la comisión de específicas infracciones previstas en la presente norma<sup>814</sup> algunas de las cuales tienen importantes consecuencias en materia laboral puesto que la comisión de dos o más de estas conductas tipificadas en un periodo de un año acarrea la inhabilitación como transportista del sujeto infractor. Esta inhabilitación, durante un periodo de tres años, lo es para la titularidad de cualquier clase de concesión, autorización o licencia habilitante

---

<sup>814</sup> Estas sanciones cuya comisión reincidente trae consigo la inhabilitación del sujeto infractor, son las relacionadas en los apdos. 1, 2, 3 y 4 del art. 140 de la LOTT. A saber: 1) la realización de transportes públicos o alguna de sus actividades auxiliares o complementarias careciendo de la concesión, autorización o licencia que, en su caso, resulte preceptiva para ello de conformidad con las normas reguladoras de los transportes terrestres; 2) la realización de transporte público, o de actividades auxiliares o complementarias del transporte, incumpliendo alguno de los requisitos exigidos en el art. 42.1 (nacionalidad española, capacitación profesional, honorabilidad y capacidad económica); 3) la realización de transporte público o de actividades auxiliares y complementarias del mismo, incumpliendo alguno de los requisitos exigidos en párrafos b) y c) del art. 48 (obligaciones de carácter fiscal, laboral y social exigidas por la legislación vigente y cumplir aquellas condiciones específicas necesarias para la adecuada prestación del servicio o realización de la actividad, que expresamente se establezcan en relación con las distintas clases o tipos de títulos habilitantes), y; 4) la cesión o autorización, expresa o tácita, de títulos habilitantes por parte de sus titulares a favor de otras personas. La infracción reincidente de todas ellas, para que sean efectivas y por tanto puedan implicar dicha inhabilitación, necesariamente deben haber sido impuestas mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa. En cualquiera de estos casos, el período de inhabilitación comenzará a contarse desde el día siguiente a aquel en que se hubiese dictado la última de estas resoluciones.

para el ejercicio de la actividad de transporte o de cualquiera de sus actividades auxiliares y complementarias o formar parte del consejo de administración u órgano equivalente de una empresa que sea titular de tales concesiones, autorizaciones o licencias. Correlativamente, con la inhabilitación también caducan las concesiones y pierden validez –con carácter definitivo– todas aquellas autorizaciones y licencias de las que fuese titular la empresa infractora. Además, desde la perspectiva del conductor inhabilitado, durante estos tres años tampoco puede aportar su capacitación profesional a ninguna empresa transportista o de actividad auxiliar y complementaria del transporte, con las consecuencias que desde el punto de vista supone al libre ejercicio de la actividad laboral.

De cualquier forma, esta inhabilitación resulta coherente puesto que provoca una distorsión en los parámetros legales en los que se maneja la actividad, de modo que se prohíbe el ejercicio de la actividad por la peligrosidad como es nuestro caso, debido a que el sujeto que transporta estas mercancías en estas condiciones se encuentra incapacitado así como desconoce la realidad y dimensión inherente de las propiedades físicas o químicas en cada caso de las mercancías peligrosas a transportar y por consiguiente, puede poner en un evidente peligro tanto su propia integridad física –caso de simultanear el transportista su actividad profesional con la de conductor–, como la del resto de la población. Precisamente por este motivo y con la finalidad de asegurar una correcta seguridad durante la actividad, la realización de transportes públicos sin la preceptiva autorización administrativa es un motivo de inmovilización del vehículo hasta que se supriman los motivos determinantes de la infracción, salvo que concurren circunstancias ligadas a la seguridad que aconsejen no hacerlo en el caso concreto de que se trate (art. 201.3, LOTT).

Finalmente y, con carácter divulgativo, en vistas a ayudar a las personas que deseen conocer el baremo sancionador<sup>815</sup> de todas estas conductas y sanciones analizadas, resulta digno mencionar la publicación<sup>816</sup> desde el Ministerio de Fomento, dentro de la Secretaria General de Transporte (subdirección general de inspección de transporte terrestre) en la que en su apartado «G» establece específicamente, una tabla sintetizada de todas las conductas tipificadas como infracción, así como las normas infringidas, las normas que las sancionan y las cuantías de la sanción, correspondiendo en cada caso, la responsabilidad al transportista, cargador o expedidor, operador de transporte o bien, las empresas obligadas a tener Consejero de Seguridad.

## **8. UNA REFERENCIA ESPECIAL A LOS INCUMPLIMIENTOS RELATIVOS AL TIEMPO DE TRABAJO, A LOS PERÍODOS DE DESCANSO Y A LA MANIPULACIÓN DEL TACÓGRAFO DIGITAL.**

Tras el análisis de todo el conjunto de conductas constitutivas de infracción administrativa en el desarrollo del transporte de mercancías peligrosas por

---

<sup>815</sup> En formato electrónico, para su consulta viene publicado en el portal del Ministerio de Fomento y, más concretamente en el *link* que se relaciona:

[http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/0A1EF53A-EA6B-4038-902F-B60833A56890/109318/Baremo\\_Sancionador1.pdf](http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/0A1EF53A-EA6B-4038-902F-B60833A56890/109318/Baremo_Sancionador1.pdf)

<sup>816</sup> A fecha de 23 de enero de 2012.

carretera y las operaciones de carga y descarga de las mismas, merecen especial consideración aquellas conductas relativas a actos ilegales relativos al tiempo de trabajo y a los períodos mínimos de descanso. Evidentemente en el sector de transporte la ordenación del tiempo de trabajo ha sido considerada como uno de los pilares básicos para la regulación del sector. Prueba de ello es la profusa regulación a nivel comunitario y, por extensión, a nivel nacional. Sin ningún género de dudas, el tiempo de trabajo es uno de los condicionantes más importantes desde el punto de vista preventivo en materia laboral, pues el exceso de los tiempos máximos de conducción y el incumplimiento de los períodos mínimos de descanso provoca un mayor cansancio del conductor con las consecuencias que de ello se derivan para el incremento de las probabilidades de padecer accidentes en la carretera. En efecto, indudablemente un conductor fatigado en exceso supone un grave riesgo de accidente con posibles y muy graves perjuicios para él mismo o para otros usuarios de la carretera. En consecuencia, el legislador incide en el respeto a los tiempos máximos de conducción y mínimos de descanso obligatorio y en la persecución de posibles infracciones por parte de la Administración competente.

En este sentido y, bajo el amparo legal del artículo 34.7 del ET, el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre regula, entre las jornadas especiales de trabajo, la aplicable a los transportes por carretera, como vimos con anterioridad Sin embargo hay que señalar ya que, desde la perspectiva laboral, los incumplimientos de las normas y límites legales o pactados en materia de jornada, trabajo nocturno, horas extraordinarias y descansos a que se refieren los artículos 12, 23, y 34 a 38 del ET no se tipifican por la LISOS como infracciones en materia de prevención de riesgos laborales sino como infracciones –graves– en materia de relaciones laborales, cuestión a la que nos referiremos con posterioridad lo que no significa que el titular del poder reglamentario no sea consciente de la conexión del tiempo de trabajo con la salud y seguridad de los trabajadores así como con la seguridad vial<sup>817</sup>.

No es de extrañar, por tanto, que el legislador, por la gravedad que implica el exceso de los tiempos de conducción para la seguridad y salud de los participantes en el sector, califique como infracción muy grave «*el exceso superior al 50 por 100 en los tiempos máximos de conducción o de conducción ininterrumpida*<sup>818</sup>, así como la minoración superior a dicho porcentaje de los períodos de descanso obligatorios» (art. 140.20, LOTT y art. 197.20, ROTT) con la correspondiente sanción de 3.301 a 4.600 euros en atención a los

<sup>817</sup> Efectivamente, el art. 10.bis RD 1561/1995, de 21 de septiembre (añadido por el RD 902/2007, de 6 de julio), respecto de los límites del tiempo de trabajo de los trabajadores móviles, señala literalmente: «*Sin perjuicio del respeto a la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo prevista en el art. 34 ET y a los periodos mínimos de descanso diario y semanal, previstos en este Real Decreto con el fin de proteger la salud y la seguridad de los trabajadores móviles y la seguridad vial (...)*».

<sup>818</sup> A modo de recordatorio, tal y como se mencionó anteriormente en la presente investigación, el Ministerio de Fomento (dentro de sus áreas de actividad en su apdo. sobre el transporte terrestre) por conducción ininterrumpida señala que tras un período de conducción de cuatro horas y media, el conductor debe hacer una pausa ininterrumpida de al menos 45 minutos, a menos que tome un período de descanso. Además, cabe la opción de sustituir dicha pausa por una pausa de al menos 15 minutos seguida de una pausa de al menos 30 minutos, ambas intercaladas en el período de conducción de 4 horas y media.

agravantes de dicho exceso. En menor medida aunque no por ello menos importantes, también resultan infracciones graves (art. 141.6, LOTT) y leves (art. 142.3, LOTT) respectivamente: el exceso superior al 20 por ciento en los tiempos máximos de conducción o de conducción ininterrumpida, salvo que dicho exceso deba ser considerado infracción muy grave, de conformidad con lo previsto en el artículo 140.20 (sanción desde 1.501 a 2000 euros) y el exceso en los tiempos máximos de conducción o de la conducción ininterrumpida, salvo que deba ser considerado infracción grave o muy grave (sanción desde 301 a 400 euros).

En el caso de la comisión de las dos primeras (muy graves y graves), dada la peligrosidad que entraña estos incumplimientos y sus posibles consecuencias para terceros y el medio ambiente, cuando estas infracciones sean detectadas durante su comisión en carretera, los miembros de la Inspección de Transporte Terrestre o bien los agentes de las fuerzas actuantes que legalmente tengan atribuida la vigilancia del transporte terrestre, ordenarán la inmediata inmovilización<sup>819</sup> del vehículo hasta que se supriman los motivos determinantes de la infracción, salvo que concurren circunstancias ligadas a la seguridad que aconsejen no hacerlo en el caso concreto de que se trate. De igual forma, cuando concurren algunos de los excesos en el tiempo de conducción señalados para la mencionada infracción calificada como leve, también se ordenará la inmovilización del vehículo siempre y cuando la distancia que todavía deba recorrer el vehículo para alcanzar su destino sea superior a 30 kilómetros. En cualquiera de los casos, junto con la inmovilización del vehículo, se retendrá la documentación del mismo y, en su caso, la de la mercancía peligrosa, así como la correspondiente autorización, hasta que se subsanen las causas que dieron lugar a la inmovilización, siendo, en todo caso, responsabilidad del transportista la custodia del vehículo, su carga y pertenencias (art. 143.3, LOTT).

La LOTT, al contrario que las conductas analizadas anteriormente, no señala el responsable directo por la comisión de estas infracciones sobre el tiempo máximo de conducción. Si bien, esta conducta ilegal la lleva a cabo el conductor, como auxiliar de la empresa de transporte que es y al estar bajo la dependencia y ajenidad de la misma, será ésta la que deba responder y abonar tal sanción. Más allá, las empresas de transporte en caso de actuar fuera de nuestras fronteras, tendrán la responsabilidad por las infracciones cometidas por los conductores de estas empresas, aún cuando tales infracciones se hayan cometido en el territorio de otro Estado miembro o un tercer país. Eso sí, en todo caso, en supuestos de ser transportista autónomo y a la par conductor

---

<sup>819</sup> Ésta inmovilización no es óbice para que también se pueda ordenar en el momento en que sean detectadas en carretera conductas infractoras en las que concurren circunstancias que puedan entrañar peligro para la seguridad. Desde esta perspectiva, el conductor debe aceptar la inmovilización y no oponerse ya que, conforme señala la LOTT en su art. 140.6, «*la negativa u obstrucción a la actuación de los servicios de inspección que imposibiliten total o parcialmente el ejercicio de las funciones que legal o reglamentariamente tengan atribuidas, así como la desatención total o parcial a las instrucciones o requerimientos de los miembros de la Inspección del Transporte Terrestre o de las fuerzas que legalmente tienen atribuida la vigilancia de dicha clase de transporte*» está calificada como una conducta sancionable como muy grave.



de mercancías peligrosas, será él quien deba responder ante la comisión de este tipo de conductas ilegales.

En paralelo, como aditamento al tiempo de trabajo y a la conducción excesiva en la carretera, se encuentran previsiones relativas a los períodos de descanso (diarios<sup>820</sup> y semanales<sup>821</sup>) merced al anterior estudio de la LOTT y sus

<sup>820</sup> En cuanto al descanso diario, con arreglo al Reglamento (CE) 561/2006, de 15 de marzo, sobre armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DOL 11 abril 2006) hay que recordar que el legislador comunitario dispone que en las 24 horas siguientes al final de su período de descanso diario o semanal anterior, los conductores deberán tomarse un nuevo período de descanso diario. Este periodo de descanso diario podrá ser normal o reducido: 1) período de descanso diario normal: cualquier período de descanso de al menos 11 horas. Alternativamente, el período de descanso diario normal se podrá tomar en dos períodos, el primero de ellos de al menos tres horas ininterrumpidas y el segundo de al menos 9 horas ininterrumpidas y; 2) período de descanso diario reducido: cualquier período de descanso de al menos 9 horas, pero inferior a 11 horas. Por otra parte, los conductores no podrán tomarse más de tres períodos de descanso diario reducidos entre dos períodos de descanso semanales. En caso de la conducción en equipo de un vehículo, los conductores deberán haberse tomado un nuevo período de descanso diario de al menos 9 horas en el espacio de 30 horas desde el final de su período de descanso diario o semanal anterior. En este mismo orden de cosas, relativo a este Reglamento comunitario, cabe precisar que se aplica a nuestro país para todos los conductores, es decir, autónomos o asalariados. Pese a ello, como se ha podido comprobar a lo largo de la investigación, existen motivos de conflicto respecto a esta inclusión de los conductores autónomos. En efecto, mientras que la Directiva 2002/15/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, se aplica a todos los conductores, ya sean empleados o autónomos, a nivel nacional, la norma por la que se lleva a cabo la trasposición de dicha Directiva a nuestro ordenamiento jurídico, es decir, el RD 902/2007, de 6 de julio (modifica el RD 1561/1995 sobre jornadas especiales), excluye de su campo de aplicación a los autónomos pues, considera como trabajadores móviles a aquellos trabajadores asalariados que forman parte del personal que se desplaza y que están al servicio de una empresa que efectúa servicios de transporte. Ante esta evidente exclusión y minoración de la protección de la salud de los conductores autónomos por parte de España, la Unión Europea obligó a nuestro país a cumplir con el contenido de la Directiva y aplicar sus disposiciones a todos los conductores. Así, por esta razón, ante la amenaza de que España sería sancionada por la Unión Europea si no transponía la Directiva a la legislación española, el Ministerio de Empleo ha elaborado un Proyecto de RD de regulación de los tiempos de trabajo a los transportistas autónomos. En el Proyecto de Decreto que ha elaborado el Ministerio de Empleo se ha limitado a establecer los requisitos mínimos que exige la Directiva europea, sin establecer ningún requisito adicional a fin de no perjudicar la actividad que desarrollan los transportistas autónomos. A día de hoy sigue sin publicarse en el BOE por lo que habrá que estar a la expectativa si finalmente se aprueba; sin duda ello resultaría un avance desde el prisma preventivo de los conductores –muchos– que transportan por cuenta propia mercancías peligrosas por carretera.

<sup>821</sup> Un período de descanso semanal tendrá que comenzarse antes de que hayan concluido seis jornadas consecutivas de 24 horas desde el final del anterior período de descanso semanal. Del mismo modo que el descanso diario, este periodo de descanso semanal podrá ser normal o reducido: 1) período de descanso semanal normal: cualquier período de descanso de al menos 45 horas y; 2) período de descanso semanal reducido: cualquier período de descanso inferior a 45 horas que se puede reducir hasta un mínimo de 24 horas consecutivas. Asimismo, en el transcurso de dos semanas consecutivas el conductor tendrá que tomar al menos: 1) dos períodos de descanso semanal normal, o; 2) un período de descanso semanal normal y un período de descanso semanal reducido de al menos 24 horas; no obstante, la reducción se compensará con un descanso equivalente tomado en una sola vez antes de finalizar la tercera semana siguiente a la semana de que se trate. Los descansos tomados como compensación por un período de descanso semanal reducido deberán tomarse junto con otro período de descanso de al menos nueve horas. Además, resulta importante añadir la posibilidad de que el conductor, fuera del centro de explotación de la empresa, pueda efectuar

infracciones contenidas en el artículo 140.22, en línea directa a éstas, basta reseñar el uso del tacógrafo digital<sup>822</sup> y las consecuencias que se derivan de su nulo o incorrecto uso.

### 8.1. Conductas calificadas como muy graves.

De esta forma, concerniente al tacógrafo digital, cuya manipulación incide directamente en la seguridad en la carretera y el bienestar del conductor de mercancías peligrosas, son varios los preceptos de la LOTT que tipifican infracciones sobre esta materia, atendiendo a su distinta gravedad. Así, por un lado, se tipifican como infracciones **muy graves** las siguientes:

a) *La manipulación del aparato de control de los tiempos de conducción y descanso o sus elementos, (...) u otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo destinada a alterar su normal funcionamiento, así como la instalación de elementos mecánicos, electrónicos o de otra naturaleza destinados a alterar el correcto funcionamiento de los correspondientes instrumentos de control o modificar sus mediciones, aun cuando unos u otros no se encuentren en funcionamiento en el momento de realizarse la inspección»* (art. 140.10 LOTT). La responsabilidad se imputa tanto a las personas que hubiesen manipulado el aparato o instrumento de que se trate, o colaborado en su manipulación, instalación o comercialización, como al transportista que los tenga instalados en sus vehículos. En efecto, la Ley de Tráfico<sup>823</sup> tipifica en su artículo 65.5 m) como falta muy grave: «participar o colaborar en la colocación o puesta en funcionamiento de elementos que alteren el normal funcionamiento del uso del tacógrafo o del limitador de velocidad». Por tanto los conductores que sean responsables de estas conductas pueden llegar a ser sancionados con multas de hasta 500 euros así como también la pérdida de 6 puntos de su permiso de conducir (según su anexo II, punto 7). Al margen de ello, por la gravedad y las consecuencias que puede tener para la seguridad y salud del conductor así como de terceros ajenos, cuando sea detectada durante su comisión en carretera, deberá ordenarse la inmediata inmovilización del vehículo hasta que se supriman los motivos determinantes de la infracción. Constituye prueba de la gravedad de estas conductas, el hecho de que el plan de inspección de transporte por carretera del año 2012, publicado por el Ministerio de Fomento, señala como prioridad de la Dirección General de Transporte Terrestre focalizar su inspección sobre aquellas empresas en las que se haya emitido un informe de manipulación del tacógrafo por parte de las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera.

b) A lo anterior se añade tipificadas también como infracciones muy graves (art. 140 apartados 11, 12 y 13, LOTT), la carencia del aparato de control de los tiempos de conducción y descanso, del limitador de velocidad o sus elementos u otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar

---

en el vehículo, siempre y cuando éste vaya adecuadamente equipado para el descanso de cada uno de los conductores y esté estacionado, los períodos de descanso diarios y los períodos de descanso semanales reducidos. Fuente: Ministerio de Fomento.

<sup>822</sup> Orden FOM/1190/2005, de 25 de abril, por la se regula la implantación del mismo (BOE de 3 de mayo 2005)

<sup>823</sup> Aprobada mediante el RD Legislativo 339/1990, de 2 de marzo. BOE 14 marzo 1990.

instalados en el vehículo; la carencia significativa de hojas de registro o de datos registrados en el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso o en las tarjetas de los conductores que exista obligación de conservar en la sede de la empresa y; la falsificación de hojas de registro, tarjetas de conductor u otros elementos o medios de control que exista la obligación de llevar en el vehículo, así como el falseamiento de su contenido o alteración de las menciones obligatorias de la hoja de registro o tarjeta del conductor. En todo caso, por la comisión de estas infracciones será el responsable el transportista como titular del vehículo, no obstante, a tenor de ésta última (falsificación) la responsabilidad corresponderá tanto a las personas que los hubiesen falsificado o colaborado en su falsificación, falseamiento o comercialización como al transportista que los hubiese utilizado en sus vehículos.

c) Desde este mismo enfoque, también constituye una infracción muy grave no llevar insertada la correspondiente hoja de registro o tarjeta del conductor en el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso, cuando ello resulte exigible, llevar insertada una hoja de registro sin haber anotado el nombre y apellidos del conductor o llevar insertadas las hojas de registro o tarjetas correspondientes a otro conductor (art. 140.22, LOTT), así como carecer de hojas de registro del aparato de control de los tiempos de conducción y descanso que exista obligación de llevar en el vehículo. Se considerará, asimismo, incluida en esta infracción la falta de realización de aquellas anotaciones manuales relativas a la actividad del conductor que exista obligación de llevar a cabo por parte de éste cuando el tacógrafo esté averiado (art. 140.24, LOTT). A este respecto, cabe decir que la Inspección actuante o bien los agentes que tengan la competencia atribuida, también procederán a la inmovilización del vehículo. Así, en aquellos supuestos en que la inspección actuante hubiese retirado la hoja de registro que venía siendo utilizada en el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso durante la realización de un transporte y la empresa hubiese incumplido la obligación de llevar a bordo otras de repuesto, así como en aquellos en que hubiese retirado la tarjeta del conductor para el referido aparato (art.143.3, LOTT).

## **8.2. Conductas calificadas como graves.**

Por su parte, se consideran faltas **graves** en la materia que venimos examinando a tenor de lo que dispone la LOTT las siguientes:

- a) El inadecuado funcionamiento imputable al transportista del aparato de control de los tiempos de conducción y descanso, del limitador de velocidad o sus elementos u otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo, cuando no haya de ser calificada como muy grave de conformidad con lo establecido en el artículo 140.10, o no pasar la revisión periódica de los mismos en los plazos y forma legal o reglamentariamente establecidos (art. 141.5, LOTT).
- b) La utilización de una misma hoja de registro durante varias jornadas cuando ello hubiera dado lugar a la superposición de registros que impidan su lectura (art. 141.7, LOTT).

c) El incumplimiento por parte del conductor de la obligación de realizar por sí mismo determinadas entradas manuales o anotaciones en el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso o en las hojas de registro, en aquellos supuestos en que tal obligación se encuentre reglamentariamente establecida, salvo que deba calificarse como muy grave de conformidad con lo establecido en los apartados 22 y 24 del artículo 140 o como leve por darse las circunstancias previstas en el apartado 5 del artículo 142 (art. 141.8, LOTT).

d) La utilización en el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso de más de una hoja de registro durante una misma jornada por la misma persona, salvo cuando se cambie de vehículo y la hoja de registro utilizada en el aparato del primer vehículo no se encuentre homologada para su utilización en el del segundo (artículo 141.9, LOTT).

e) La carencia no significativa de hojas de registro o de datos registrados en el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso o en las tarjetas de los conductores que exista obligación de conservar en la sede de la empresa a disposición de la Administración (art. 141.11, LOTT).

### **8.3. Conductas calificadas como leves.**

Y ya, en menor medida, se tipifican como infracciones **leves** las conductas consistentes en:

a) La utilización de hojas de registro no homologadas o que resulten incompatibles con el tacógrafo utilizado, así como la utilización de una tarjeta de conductor caducada (art. 142.4, LOTT).

b) El incumplimiento por parte del conductor de la obligación de realizar por sí mismo determinadas entradas manuales o anotaciones en el tacógrafo o en las hojas de registro, en aquellos supuestos en que tal obligación se encuentre reglamentariamente establecida, cuando, no obstante no haberse realizado las anotaciones oportunas, resulte posible deducir bien del propio tacógrafo o de las hojas de registro inmediatamente anteriores y posteriores cuál debiera de haber sido su contenido (art. 142.5, LOTT).

Como antes se ha señalado, la LISOS tipifica como infracciones graves en materia de relaciones laborales (art. 7.5, LISOS) la transgresión de las normas y los límites legales o pactados en materia de jornada, trabajo nocturno, horas extraordinarias, horas complementarias, descansos, vacaciones, permisos y, en general, el tiempo de trabajo a que se refieren los artículos 12, 23 y 34 a 38 del ET. Se tipifica, por tanto, como infracción en materia de relaciones laborales y no como infracción en materia de prevención de riesgos laborales entre cuyos tipos no es posible hallar referencia alguna al tiempo de trabajo como infracción en dicha materia.

La principal consecuencia de esta opción del legislador se concreta en la diferente cuantía de las multas previstas para uno y otro caso, pues son mucho más elevadas las previstas para los incumplimientos de materia de prevención

que las previstas en materia de relaciones laborales. Así, por lo que se refiere a las leves, mientras las sanciones en materia de relaciones laborales oscilan entre 60 y 625 euros, en materia de prevención se elevan a entre 40 y 2045 euros; las graves, entre 626 y 12 en materia de relaciones laborales y entre 2046 y 40.985 en materia de prevención de riesgos laborales y las muy graves, entre 6.251 a 187.515 en materia laboral y entre 40.986 a 819.780 euros en materia de prevención. En todo caso, como antes se ha señalado, tampoco el hecho de que existan conductas tipificadas en el ámbito de la regulación reguladora del transporte excluye la eventual concurrencia de responsabilidad laboral. Efectivamente, las responsabilidades administrativas no se terminan con las analizadas reguladas en la LISOS y en la LOTT respecto de cada uno de los sujetos responsables: en el empresario empleador (en el primer caso) y en el transportista, cargador u operador del transporte (en el segundo caso). Otras normas administrativas atienden e imponen responsabilidades al conductor de mercancías, habida cuenta de su actividad y que constituye sujeto activo en el ámbito del transporte por carretera. Con todo, se trata de una responsabilidad de tipo administrativo no laboral, sin que pueda excluir o limitar la responsabilidad que, en cada caso, corresponde a los sujetos responsables en el ámbito de la LISOS y en el ámbito de la regulación del transporte de mercancías peligrosas, con la salvedad de la posible imprudencia temeraria del trabajador que sí sería causa de exclusión del accidente de trabajo (art. 115.5, LGSS) y, consiguientemente, de la eventual imposición del recargo de prestaciones por omisión de medidas de seguridad. En todo caso, se debe tratar de imprudencia temeraria y nunca de imprudencia profesional la cual se debe tener en cuenta por el empresario en el momento de organizar las medidas preventivas (art. 15.4, LPRL).

En este mismo orden de cosas, en concreto, la diligencia en el desarrollo de la actividad profesional del conductor es imprescindible para su propia seguridad además de para la eficacia en la entrega del producto transportado al destinatario. Es necesario que el conductor mantenga una atención constante evitando cualquier atisbo de distracción para prevenir todo daño, propio o ajeno, sin poner en peligro la mercancía transportada y al resto de usuarios de la vía, manteniendo una actitud cautelosa. No obstante, la presión a la que el conductor se encuentra sometido por la propia peligrosidad de la carga transportada (mercancías peligrosas) y el medio en muchos casos estresante en el que debe realizar dicha actividad (la carretera), en la que concurre con otros conductores y la carga mental que sufre, dificultan esta diligencia, por lo que en la medida de lo posible, las normas de comportamiento del conductor en la circulación resultan fundamentales para su seguridad. Y no sólo la del conductor sino que paralelamente el titular y, en su caso, el arrendatario del vehículo, también debe ser diligente en la medida en que realice como propietarios del vehículo, las preceptivas inspecciones y reconocimientos (art. 9, Ley de Tráfico<sup>824</sup>) ya que, la diligencia del conductor en la carretera va unida a las condiciones de funcionamiento que pueda tener el vehículo en todo momento. En todo caso, puesto que el vehículo constituye un equipo de trabajo, el empresario está obligado por la LPRL a adoptar las medidas necesarias con el fin de que los equipos de trabajo sean adecuados al trabajo

---

<sup>824</sup> Aprobada a raíz del RD Legislativo 339/1990, de 2 de marzo. BOE 14 marzo 1990. Norma objeto de reforma por la Ley 19/2001, de 19 de diciembre. BOE 20 diciembre 2001.

que deba realizarse y convenientemente adaptados a tal efecto, de forma que garanticen la seguridad y salud de los trabajadores al utilizarlos; previsión desarrollada –y analizada de modo precedente– por el Real Decreto 1215/1997, de 18 de julio, sobre utilización de equipos de trabajo. Esta obligación por parte del empleador, viene concretada desde la perspectiva sancionadora laboral por el artículo 12.16.b) de la LISOS que tipifica como infracción grave del empresario las que supongan incumplimiento de la normativa de prevención de riesgos laborales siempre que dicho incumplimiento cree un riesgo grave para la integridad física o la salud de los trabajadores, especialmente en el diseño, elección, instalación, disposición, utilización y mantenimiento de los lugares de trabajo, herramientas, maquinaria y equipos.

Con todo, el legislador es consciente de que el conductor de mercancías peligrosas constituye un usuario de la carretera especialmente relevante dado que su actividad acarrea unos graves riesgos para la ciudadanía y el medio ambiente y, es por ello, que le impone un amplio conjunto de responsabilidades nuevamente en el ámbito de su actividad administrativa reguladora, esta vez, a través de la normativa relativa al tráfico, que dedica especial atención al conductor profesional. Así, la Ley de Tráfico junto con su reglamento de desarrollo<sup>825</sup> establece el régimen sancionador derivado de conductas ilegales del conductor profesional durante su circulación. De modo que en apretada síntesis, en virtud del artículo 65.5 de la Ley de Tráfico son consideradas como infracciones muy graves trasladables directamente a nuestro objeto: incumplir las disposiciones en materia de tiempos de conducción (exceso en más del 50 por 100) y de descanso (minoración en más del 50 por 100), no respetar los límites de velocidad<sup>826</sup>, ingesta de bebidas alcohólicas, consumo de estupefacientes psicotrópicos y cualquier otra sustancia análoga, no someterse a las pruebas<sup>827</sup> para la detección de posibles intoxicaciones de alcohol o de sustancias estupefacientes y similares, conducción temeraria, circular sin la autorización preceptiva o bien, participar o colaborar en la manipulación del tacógrafo digital.

Estas sanciones son de carácter pecuniario con una cantidad que van hasta los 100 euros las calificadas como leves, de 200 euros las graves y de 500 euros las consideradas como muy graves, siendo la cuantía derivada de la

---

<sup>825</sup> RD 1428/2003, de 21 de noviembre (BOE 23 diciembre 2003)

<sup>826</sup> En torno a las velocidades máximas permitidas ha de acudirse a los arts. 48 y 49 del Reglamento General de Circulación, dependiendo del tipo de vía y de vehículo. De tal forma que en general el conductor de camiones, vehículos articulados y con remolque de hasta 750 kg en autopistas y autovías debe ir a una velocidad de 90 km/h; en carreteras convencionales a 80 km/h y; en el resto de vías fuera de poblado a 70 km/h. Límites de los cuales, por el hecho de transportar mercancías peligrosas se reducen a su vez en 10 kilómetros por hora [art. 48.4 b)].

<sup>827</sup> Tal es la relevancia del sometimiento del conductor a las pruebas de alcohol que la Ley de Tráfico especifica en su art. 12.2 la obligación de todos los conductores de vehículos de a someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol.

superación de los límites de velocidad, la prevista en el anexo IV de la misma ley. En general, a tenor del artículo 69 de la Ley de Tráfico<sup>828</sup> el pago de estas sanciones recae directamente en el autor del hecho, es decir el conductor habitual del vehículo en cuestión, sea el conductor autónomo o actúe bajo las dependencias de una empresa de transporte. De modo que, a diferencia de lo establecido en la LOTT (art. 138) y ROTT (art. 194) en la que la responsabilidad de las infracciones de transporte se imputa a empresa transportista titular de la autorización es en virtud de la Ley de Tráfico la responsabilidad recae directamente en el conductor, de forma que nos hallamos, en supuestos de tipos administrativos coincidentes, ante un doble supuesto de responsabilidad. Sin embargo, para aquellas infracciones relativas a la documentación del vehículo, a los reconocimientos periódicos y a su estado de conservación –del vehículo– cuando las deficiencias afecten a las condiciones de seguridad del vehículo [artículo 69.1 f), Ley de Tráfico], la responsabilidad recae en el titular o arrendatario del vehículo que igual que en el caso anterior, será el propio conductor que trabaja por cuenta propia con su vehículo o bien la empresa de transporte de la cual dependa el trabajador asalariado objeto de la sanción. Como antes se ha señalado, estos incumplimientos también podrían ser incardinables en el artículo 12.16.b) de la LPRL siempre que dicho incumplimiento cree un riesgo grave para la integridad física y la salud de los trabajadores afectados, cosa muy probable, dada la propia peligrosidad de la actividad de conducción en sí misma considerada y que en este caso, concurre con la peligrosidad de la carga.

Por otra parte, como sanción accesoria en supuestos de infracciones graves y muy graves, se contempla la posibilidad de la suspensión del permiso de conducción hasta un periodo de tres meses, así como la pérdida del permiso de conducción merced al sistema de permiso por puntos con arreglo a la Ley 17/2005, de 19 de julio<sup>829</sup>, lo que supone una limitación importante a la posibilidad de continuar desarrollando su actividad profesional. Desde la perspectiva laboral, la negociación colectiva<sup>830</sup> suele disponer que, en tales casos, el conductor sea asignado durante el tiempo en que se encuentra privado de conducir a otro puesto de trabajo conservando el salario que percibía con anterioridad a la suspensión del permiso. Sin embargo, ha de advertirse en esta misma línea, es decir, en el momento en que al conductor se le haya retirado el carnet de conducir, estas últimas facilidades no proceden

<sup>828</sup> Precepto dedicado a las personas responsables y actualmente vigente tras la modificación llevada a cabo por el art. único 7 de la Ley 18/2009, de 23 de noviembre

<sup>829</sup> Que regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. BOE 20 julio 2005.

<sup>830</sup> Convenio Colectivo del sector de transporte de mercancías de Ceuta. Acuerdo de 29 diciembre 2009. BO. Ciudad de Ceuta 8 enero 2010, núm. 4911; Convenio Colectivo de Trabajo para el Sector de Transportes de Mercancías por Carretera y sus Anexos de la provincia de Castellón (Código Convenio 1200655). Acuerdo de 26 de junio 2009 BO. Castellón 16 julio 2009, núm. 86; Convenio Colectivo del Sector de Transportes de Mercancías por Carretera y Operadores de Transporte, suscrito por COMAT, CC OO y UGT. Resolución de 19 octubre 2007. BO. Comunidad de Madrid 21 diciembre 2007, núm. 304.; Convenio Colectivo para el Sector del Transporte por Carretera del Principado de Asturias en el Registro de Convenios Colectivos de la Dirección General de Trabajo y Empleo. Resolución de 11 julio 2007. BO. del Principado de Asturias 6 agosto 2007, núm. 183; Convenio colectivo del sector de tracción mecánica de mercancías de Lérida para 1993. Resolución de 19 agosto 1993. DO. Generalitat de Catalunya 22 diciembre 1993, núm. 1835.

cuando ello haya sido motivado por la ingesta de bebidas alcohólicas, consumo de drogas o imprudencia grave. Esta previsión, en cierto modo refrenda refrendar las graves consecuencias que tiene el consumo de estas sustancias ya que, al margen de que provoca un aumento de riesgos personales en la carretera por otro; de cara a su imposibilidad para ejercer la profesión. De modo sintetizado, todo ello debe servir para dejar constancia al conductor de las graves perjuicios que se pueden derivar en contra suya actuando de una manera negligente.

### **9. RESPONSABILIDAD DE TERCEROS AJENOS. RESPONSABILIDAD CIVIL (CONTRACTUAL Y EXTRA CONTRACTUAL).**

Tras este análisis del conjunto de responsabilidades administrativas, ha de señalarse la responsabilidad que se puede derivar para terceros ajenos con motivo de la actividad. En esta línea, resultan evidentes las graves consecuencias que puede tener un accidente en los que se ven involucrados vehículos con una carga tan peligrosa en el que la acción de la misma –ya sea por derrame, fuga, explosión, etc.– es la causa determinante para que el accidente se materialice. No en vano, éstas se pueden extender a terceras personas ajenas a la relación contractual del transporte de mercancías peligrosas por encontrarse presentes en ese momento y en ese lugar concreto del accidente en la carretera, así como indirectamente a terceros que se hayan visto perjudicados en sus intereses con motivo de retrasos en la entrega o incluso por daños en otras mercancías cargadas junto a las peligrosas. En cualquier caso, para reparar este daño causado debe acudir a la responsabilidad civil, la cual, a su vez puede ser contractual o extracontractual en atención a si la norma jurídica transgredida es una obligación contenida en una declaración de voluntad particular (contractual) o bien cuando la norma jurídica violada es una ley en sentido amplio (extracontractual).

Sin embargo, la LCTTM no contempla estas consecuencias en su precepto relativo al transporte de mercancías peligrosas (art. 24) y el Real Decreto 551/2006 (art. 22) únicamente se refiere en este sentido en su capítulo referido a las normas de actuación en caso de avería o accidente cuando habla de los acuerdos de colaboración entre las empresas de los sectores profesionales con las autoridades competentes con el fin de colaborar en las actuaciones en caso de accidente. Así, merced a estos acuerdos, los daños que se deriven directa o indirectamente del empleo de personal y materiales de las empresas incorporadas a los mismos o convenios de colaboración con las autoridades competentes, las lesiones producidas a las personas por estas actividades de colaboración en los planes de protección civil frente a estos accidentes y, asimismo, los daños que causen a terceros por la acción de aquéllos en tales circunstancias, serán indemnizables de conformidad con lo dispuesto en la legislación sobre responsabilidad de la Administración por el funcionamiento de los servicios públicos, sin perjuicio de su resarcimiento por la misma con cargo al responsable del accidente.

Así con estos mimbres, los terceros que se hayan visto perjudicados en sus intereses para interceder en esta responsabilidad extracontractual han de acudir a la normativa general en esta materia, cristalizada por medio del



mencionado Código Civil (art.1902 y ss.) y del Código Penal<sup>831</sup> (art. 109 y ss.) con el fin de quien por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, esté obligado a reparar el daño causado.

Bajo estos parámetros, como se podrá comprobar, las empresas de transporte en general tienen la obligación de concertar con una entidad aseguradora una póliza de seguro, a través de la cual, en caso de concretarse esta responsabilidad civil se satisfaga el pago de la indemnización por daños y perjuicios a quien haya sido perjudicado. Este seguro se entiende por el uso de la persona titular de la actividad como propietaria de los vehículos –incluida la figura del transportista autónomo– para el transporte por carretera de las mercancías peligrosas, como para el titular de aquellas instalaciones en las que se manejan productos químicos, conforme a las disposiciones del Real Decreto 379/2001, de 6 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de almacenamiento de productos químicos y sus instrucciones técnicas complementarias MIE APQ-1, MIE APQ-2, MIE APQ-3, MIE APQ-4, MIE APQ-5, MIE APQ-6 y MIE APQ-7. En este prisma ha de hacerse hincapié en el conocido accidente ocurrido en el camping tarraconense “*Los Alfaques*” pues es un claro ejemplo de este tipo de responsabilidad, en el que en virtud de la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Criminal) de 7 junio 1983, se impuso a los autores de un delito de imprudencia temeraria, con resultado de muertes, lesiones y daños, a la pena a cada uno de un año de prisión menor y al abono por vía de indemnización de perjuicios, la cual por la insolvencia parcial de los procesados, satisfizo la empresa por la que trabajaban, en concepto de responsable civil subsidiaria.

Esta insuficiencia de mecanismos por parte de nuestro país destinados a asegurar la reparación y compensación de los daños derivados durante el traslado de estas mercancías peligrosas, también se traslada al ámbito internacional, puesto que pese a la existencia –a raíz precisamente de la trascendencia del grave accidente en España en el año 1978– del convenio sobre la responsabilidad civil por daños causados durante el transporte de mercancías peligrosas por carreteras, ferrocarril y buques fluviales (conocido bajo las siglas CRTD<sup>832</sup>), fue firmado y respaldado exclusivamente por los países de Marruecos y Alemania. La razón por la que este Convenio no ha sido ratificado por la gran mayoría de los Estados –entre ellos incluido nuestro país– estriba en que el régimen de responsabilidad civil prevé «*una limitación económica de responsabilidad demasiado elevada y complementando con la suscripción de un seguro obligatorio por la misma cantidad*»<sup>833</sup>.

<sup>831</sup> Aprobado por Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre. BOE 24 noviembre 1995.

<sup>832</sup> Siglas provenientes del inglés: «*Convention on Civil Liability for Damage Caused during Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Navigation Vessels*». A mayor abundamiento, este Acuerdo, fue preparado por el Instituto Internacional para la Unificación de la Ley Privada (UNIDROIT) y adoptado por el Comité del Transporte Interior de la Comisión Económica para Europa en su 51 sesión, celebrada en Ginebra (Suiza), del 2 a 10 de octubre de 1989.

<sup>833</sup> VINAIXA MIQUEL, M. “*La Responsabilidad Civil por Contaminación Transfronteriza Derivada de Residuos*”, Universidad de Santiago de Compostela, Estudios de Derecho Internacional Privado, 2006, pág. 111.

Desde esta última perspectiva, bien su aplicación resulta harto beneficiosa para terceros implicados en estos accidentes, ciertamente nuestro país no tiene visos de ratificar este convenio por las acuciadas dificultades económicas existentes y su interés en otros menesteres más importantes y primordiales para la sociedad española. En cambio, para el transporte de materias radiactivas (clase 7 ADR) como de aquellos materiales radiactivos que no sean sustancias nucleares, sí que existe un régimen específico de responsabilidad civil derivado por los daños causados por accidentes (acaecidos a consecuencia del transporte por carretera o bien durante la manipulación y almacenamiento de estas sustancias) provoquen la emisión de radiaciones ionizantes. Éste régimen específico, tiene su razón de ser en el convenio de París de 29 de julio 1960<sup>834</sup>, ratificado por Instrumento de 10 de octubre 1961 y, como complementario a éste último, al convenio de Bruselas de 31 de enero de 1963<sup>835</sup> ratificado por Instrumento de 1 de abril 1965. De esta forma, España como parte contratante de ambos convenios, dignifica el transporte y manipulación en las instalaciones nucleares de este tipo de materias al establecer fundamentalmente, la responsabilidad objetiva del explotador por los daños nucleares producidos como consecuencia de un accidente en una instalación nuclear con independencia de la causa origen, dentro de las limitaciones y en las condiciones que se establecen en los mismos. En suma, a tenor de estas disposiciones se deriva básicamente la regulación nacional en esta materia, a través de la Ley 12/2011, de 27 de mayo<sup>836</sup>, de responsabilidad civil por daños nucleares o producidos por materiales radiactivos aplicada a aquellos daños nucleares producidos como consecuencia del almacenamiento, manejo, transformación, utilización en cualquier forma o transporte de sustancias nucleares.

Así en apretada síntesis, el objeto de la presente norma incide por un lado en el establecimiento del régimen de responsabilidad civil por daños nucleares, sin perjuicio de lo establecido en los mencionados convenios internacionales, aplicando directamente las cláusulas contenidas en los mismos a las instalaciones nucleares y a los transportes de sustancias nucleares y por otro, en el establecimiento de un régimen específico de responsabilidad civil por daños causados por accidentes que provoquen la emisión de radiaciones ionizantes que pudieran producirse en el manejo, almacenamiento y transporte de materiales radiactivos que no sean sustancias nucleares.

Ciertamente se justifica éste régimen específico de responsabilidad en atención a las graves consecuencias que se engloban dentro del concepto de «*daño nuclear*», término en el que se incluye los casos de muertes o daños físicos a las personas, a los bienes, a las pérdidas económicas que dichos daños

---

<sup>834</sup> Publicado en el BOE 2 febrero 1967 y modificado posteriormente por los Protocolos de 28 de enero de 1964, de 16 de noviembre de 1982 y de 12 de enero de 2004.

<sup>835</sup> BOE 22 noviembre 1975. Modificado por los Protocolos de 28 de enero de 1964, de 16 de noviembre de 1982 y de 12 de enero de 2004.

<sup>836</sup> BOE 28 mayo 2011.

produzcan y al medio ambiente. De tal forma que el explotador nuclear<sup>837</sup> debe tomar todas las medidas preventivas que considere oportunas para prevenir o, en caso de producirse un accidente nuclear, reducir al mínimo todos los daños mencionados y, de esta forma, conseguir que los sujetos a su merced encargados de transportar por carretera estas sustancias o de manipularlas y almacenarlas en sus instalaciones, salgan incólumes de cualquier accidente de estas características. La norma con el firme convencimiento de que el explotador lleve a cabo estas medidas diligentemente, es muy severa económicamente<sup>838</sup> en cuanto a determinar la imputación de responsabilidad por tales daños nucleares. Asimismo, alrededor de esta responsabilidad, al margen de que su cuantía se encuentra limitada conviene aclarar que es independiente de la existencia de dolo o culpa del explotador nuclear.

En otro orden de cosas, de modo sustancial dado el interés firme de la presente investigación en acotar las disposiciones relativas al transporte de sustancias peligrosas por carretera, conviene precisar la regulación llevada a cabo por la presente norma (Ley 12/2011) ya que, realiza una equiparación en torno a la responsabilidad civil derivada en concreto del transporte entre aquellas sustancias nucleares (art. 7) y aquellos materiales radiactivos que no sean sustancias nucleares (art. 18). En cualquier caso, las disposiciones que se van a analizar se aplican tanto a los explotadores como expedidores de estas sustancias tanto durante el transporte cuyo origen y destino estén situados dentro del territorio nacional como en el tránsito de éstas sustancias nucleares por el territorio nacional.

No en vano, a los efectos de esta Ley, la empresa expedidora de materiales radiactivos que no sean sustancias nucleares, es responsable en la medida en que su utilización cause daños dentro del territorio nacional por un accidente de estas características. De igual forma responderán en caso de que existan varios explotadores o expedidores, en cuyo caso, con ocasión de los daños producidos por la emisión de radiaciones ionizantes responderán en virtud del artículo 20 en la medida en la que no se pueda distinguir qué materiales han sido causantes de dichos años y bajo una proporción atinente a la garantía

---

<sup>837</sup> Persona física o jurídica titular de la autorización que le habilita para desarrollar la actividad objeto de la autorización.

<sup>838</sup> No en vano, en virtud de su art. 4.4, la responsabilidad del explotador de una instalación nuclear por todos los daños nucleares causados como consecuencia de cada accidente nuclear será la siguiente: a) para los daños causados en los Estados que sean Contratantes tanto del Convenio de París como del Convenio de Bruselas, 1.200 millones de euros; b) para los daños causados en los Estados Contratantes del Convenio de París que no sean Parte del Convenio de Bruselas o en aquellos que no tengan instalaciones nucleares en su territorio, 700 millones de euros, o bien; c) para los daños causados en los Estados a los que se refieren los apdos. 1.b y 1.d) del art. 2 de esta ley, la cuantía de 700 millones de euros se reducirá en la medida en que esos Estados no concedan beneficios recíprocos de una cuantía equivalente. No obstante, esta responsabilidad se ve reducida en su cuantía en atención a las instalaciones nucleares y transportes de sustancias nucleares que determine el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, previo informe del Consejo de Seguridad Nuclear. De tal modo que en el primer caso, en consideración a su naturaleza y las consecuencias previsibles que pueda ocasionar en ellas un accidente nuclear, dicha responsabilidad será, como mínimo, de 70 millones de euros. Mientras que, para los transportes de sustancias nucleares, en consideración a las consecuencias previsibles que pueda ocasionar un accidente nuclear, dicha responsabilidad será, como mínimo, de 80 millones de euros.

mínima obligatoria para daños a las personas y a los bienes así como a las pérdidas económicas derivadas de estos daños [20 a)] y a la garantía mínima referida a los daños medioambientales [20 b)]. Bajo estos parámetros, cuando el accidente nuclear sobrevenga durante el transporte de sustancias nucleares resultan de aplicación directa las disposiciones contenidas en el mencionado convenio de París del año 1960.

Producto según el caso, de la internacionalización de la actividad de la empresa de transporte, en caso de que el transporte se realice entre nuestro territorio y el de un país ajeno a la aplicación del convenio de París, el explotador de la instalación nuclear de origen o destino situada en territorio español resulta responsable, conforme a las disposiciones de la presente Ley, de los daños causados por los accidentes nucleares que ocurran en territorio español. Asimismo, destaca sobremanera cómo la norma deriva esta responsabilidad en relación con los daños nucleares causados por dichas sustancias al transportista efectivo de mismas en sustitución del explotador de la instalación. Esta responsabilidad únicamente se permite cuando sea autorizada dicha sustitución por la autoridad competente y se cuente con el acuerdo del explotador de la instalación. No obstante, habida cuenta de las importantes exigencias económicas, el transportista debe acreditar en este supuesto concreto, que dispone de la garantía financiera que le permita hacer frente a la responsabilidad civil igual o superior a la requerida por esta ley (art. 7.3, Ley 12/2011).

Por su parte, la responsabilidad civil por los daños producidos en accidentes en los que estén involucrados materiales radiactivos que no sean sustancias nucleares, provocados en el transporte e incluso durante el almacenamiento incidental en el transporte que discurran entre instalaciones cuyo origen y destino estén dentro del territorio nacional, se trasladan según en cada caso al explotador de la instalación radiactiva de origen, o al explotador de la instalación radiactiva de destino. Con estos mimbres, al primero se le traslada dicha responsabilidad si se probare que han sido causados por un accidente que provoque la emisión de radiaciones ionizantes ocurrido fuera de la instalación de origen en el que intervengan materiales procedentes de la misma, con la condición de que el accidente ocurra antes de que el explotador de otra instalación radiactiva haya asumido, con arreglo a los términos de un contrato escrito, la responsabilidad de los accidentes causados por dichos materiales [artículo 18.1 a), Ley 12/2011]. Por el contrario, el explotador de la instalación radiactiva de destino resulta responsable de los daños, si se probase que se han causado por un accidente que provoque la emisión de radiaciones ionizantes ocurrido fuera de dicha instalación en el que intervengan materiales en curso de transporte con destino a dicha instalación, con la condición de que el accidente ocurra después de que la responsabilidad de los accidentes causados por dichos materiales le haya sido transferida, con arreglo a los términos de un contrato escrito, por el explotador de la instalación radiactiva de origen [artículo 18.1 b), Ley 12/2011].

Así las cosas y para que el conductor encargado de transportar y trasladar estas mercancías sea consciente en todo momento de las responsabilidades que se pueden derivar de un accidente en el que intervengan materiales radiactivos que no sean sustancias nucleares, previo al inicio del transporte, el

explotador de la instalación radiactiva, o bien, la empresa expedidora cuando se trate de tránsitos debe hacer entrega al transportista de la información que acredite que se dispone de una garantía financiera para hacer frente a la responsabilidad civil igual o superior a la requerida por la presente Ley para los materiales que son objeto del transporte durante toda la duración del mismo, incluido el almacenamiento incidental durante el transporte, hasta que se produzca la transferencia de la responsabilidad a un tercero, o, en el caso de los tránsitos, mientras que el transporte discurra dentro del territorio nacional (artículo 18.4). Por último, en idénticos términos que para las sustancias nucleares, el transportista de materiales radiactivos que no sean sustancias nucleares podrá ser considerado responsable, en sustitución del explotador de la instalación de origen o destino, en relación con los daños causados por dichos materiales, siempre que sea autorizada dicha sustitución por la autoridad competente y se cuente con el acuerdo del explotador de la instalación de origen o destino, según corresponda.

Todo ello en suma, con excepción de la responsabilidad civil aplicable al transporte de materiales radiactivos en virtud de la Ley 12/2011, de 27 de mayo, implica en general en nuestro país una acuciante carencia normativa en el transporte de mercancías peligrosas en cuanto a imputar a quién corresponda en cada caso, una responsabilidad civil por daños causados durante estos transportes. De modo que debería hacerse una revisión normativa con tal de que las empresas cargadoras como expedidoras de estas mercancías, en la medida en que su actividad implique daños a terceros, se les exija la máxima diligencia puesto que el establecimiento de unas elevadas cargas económicas como consecuencia de una indemnización en éstos accidentes servirán de estímulo para adoptar todas las medidas preventivas disponibles y reducir al máximo los daños a los conductores profesionales, a los bienes, a terceros ajenos al contrato y al medio ambiente.

De todos modos, bien es cierto que para suplir esta carencia de mecanismos destinados a asegurar la reparación y compensación de los daños derivados durante el traslado de estas mercancías peligrosas y con una finalidad claramente reforzadora de la protección a los perjudicados en esta clase de accidentes de circulación, debe hacerse constar dentro del ordenamiento jurídico español, la normativa reflejada en el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre<sup>839</sup> a través de la cual se aprueba en un texto refundido la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. En este contexto, en la medida en que la empresa (transportista u operador de transporte) dispone a su cargo de una flota de vehículos destinados al transporte de mercancías peligrosas por el personal a su servicio, y/o almacena productos químicos que en reacción pueden causar graves consecuencias, tal y como se anticipó con anterioridad, automáticamente queda sujeta a la obligatoriedad de concertar un seguro de responsabilidad civil con una entidad aseguradora (debe obtener previamente la autorización correspondiente del Ministerio de Economía y Hacienda). Este concierto de la empresa titular de estos vehículos acondicionados para el transporte de mercancías peligrosas

---

<sup>839</sup> Publicado en el BOE 5 noviembre 2004 y modificado por la Ley 21/2007, de 11 de julio, sobre la responsabilidad civil y el seguro en la circulación de vehículos a motor (BOE 12 julio 2007).

con la entidad aseguradora debe ser claro y conciso detallando específicamente en las condiciones del seguro el transporte de mercancías peligrosas como objeto de cobertura puesto que en caso de no ser así, el riesgo consistente en los accidentes en los que se transportan mercancías peligrosas no se encuentra cubierto por la póliza en cada caso<sup>840</sup>. Así, merced a los preceptos de la mencionada –a pie de página– Ley 21/2007, de 11 de julio, a través de la cual se introducen importantes modificaciones en la configuración de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor y en la del seguro que obligatoriamente la cubre, se aprueba en nuestro ordenamiento jurídico un nuevo reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor conforme al Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre<sup>841</sup>. Con estos mimbres, se obliga al propietario del vehículo a motor, es decir, a la persona natural o jurídica a cuyo nombre figure aquél en el registro público que corresponda, a concertar un seguro de responsabilidad civil. Así con todo, por medio de ambas normas, se configura la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor y el seguro que obligatoriamente la cubre; la concertación de este seguro con una entidad aseguradora resulta capital en la vertiente social, esto es, en la protección a las víctimas de accidentes de circulación y a los asegurados.

A estos efectos, el titular de la empresa de transporte dado que tiene a su cargo a empleados responde ante ellos como «*propietario no conductor responderá de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por el conductor cuando esté vinculado con éste por alguna de las relaciones que regulan los artículos 1903 del Código Civil y 120.5 del Código Penal. Esta responsabilidad cesará cuando el mencionado propietario pruebe que empleó toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño*» (art. 1, RD Legislativo 8/2004). Desde este mismo enfoque, el propietario no conductor de un vehículo sin el seguro de suscripción obligatoria responderá civilmente con el conductor del mismo de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por éste, salvo que pruebe que el vehículo le hubiera sido sustraído. En idéntico parecer se encuentra el autopatrón del transporte, dado que como titular del vehículo es a la vez el conductor y, por ende, responsable en virtud del riesgo creado por la conducción del mismo, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación.

<sup>840</sup> Tal y como recoge la Doctrina por ejemplo en virtud de la Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección 1ª), núm. 176/2005 de 21 marzo, por la cual se desestima el recurso de la parte actora (empresa transporte) contra la entidad aseguradora dado que en el momento en que se produjo el accidente, se transportaban mercancías peligrosas, encontrándose tal evento excluido del ámbito del contrato y por consiguiente, en este caso la póliza no cubría el siniestro. A propósito, en este mismo orden, también conviene precisar la sentencia también de la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección 14ª), núm. 761/2004 de 22 diciembre, en tanto que declara como improcedente el recurso de la entidad aseguradora al alegar que el seguro no extendía las cargas peligrosas. No obstante, el accidente de este auto consiste en una reclamación de daños causados a terceros por el accidente de tráfico que tuvo como una de sus consecuencias, el derrame de la sustancia peligrosa. Por consiguiente, no se reclaman los daños sufridos en la carga, sino los dimanantes del accidente de tráfico, en suma, la responsabilidad civil suscrita en este presente auto también cubre el riesgo de accidente por un derramamiento de la carga peligrosa.

<sup>841</sup> Publicado en el BOE 13 septiembre 2008 y sustituye al anterior Reglamento aprobado por el RD 7/2001, de 12 de enero (BOE 13 enero 2001).

En todo caso, el transportista a través de sus conductores asalariados o bien el transportista por cuenta propia o TRADE, en el caso de daños a las personas, queda exonerado de esta responsabilidad cuando pruebe que los daños fueron debidos únicamente a la conducta o la negligencia del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo; no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos (art. 1.1, RD Legislativo 8/2004). Precisamente por esto último, resulta fundamental la revisión y mantenimiento del vehículo, puesto que en caso de que ésta sea la causa del accidente la responsabilidad surtirá efectos debido a que no se cumplieron los requisitos de mantenimiento del mismo y no se tomaron las medidas de precaución que racionalmente eran de esperar tales como la revisión obligatoria de la ITV y las pruebas y revisiones previas del vehículo antes del servicio. Al margen de esta responsabilidad, además en el caso de daños en los bienes, el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1902 y siguientes del Código Civil, artículos 109 y siguientes del Código Penal.

Recapitulando, todo propietario de vehículos a motor que tenga su estacionamiento habitual en España tiene la obligación de suscribir y mantener en vigor un contrato de seguro por cada vehículo de que sea titular, con el fin de cubrir dicha responsabilidad civil. Su incumplimiento traerá consigo la prohibición de circular, puesto que es requisito inexcusable que el vehículo ADR disponga de un seguro. No en vano, el conductor debe llevar el documento que acredite el seguro en todo momento en la cabina junto con la restante documentación (carta de porte, tarjeta de transporte, etc.) ante requerimiento de cualquier agente de la autoridad; de no exhibirlo, será sancionado con 60 euros de multa y, además, si en el plazo de cinco días no se justifica la existencia ante la autoridad del seguro obligatorio, tras la denuncia pertinente se ordenará el inmediato precinto y depósito del vehículo en establecimiento público o el precinto en el domicilio del titular o poseedor, con las consecuencias que para ello tiene la actividad del transportista y, por extensión la productividad de la empresa de transporte.

Mientras, tal y como se ha manifestado anteriormente, el titular de la actividad (se entiende el transportista que junto al transporte de mercancías también las almacena o bien, el operador de transporte de mercancías bajo la denominación comercial de almacenista-distribuidor) en la que en su centro de trabajo se almacenen productos químicos de los señalados en el artículo 1 del mencionado Real Decreto 379/2001, de 6 de abril –Reglamento de almacenamiento de productos químicos y sus instrucciones técnicas complementarias MIE APQ-1, MIE APQ-2, MIE APQ-3, MIE APQ-4, MIE APQ-5, MIE APQ-6 y MIE APQ-7–, es decir: líquidos inflamables y combustibles, óxido de etileno, cloro, amoniaco anhidro, botellas y botellones de gases comprimidos licuados y disueltos a presión, líquidos corrosivos o bien, líquidos tóxicos, será responsable del cumplimiento de las normas establecidas en el mismo reglamento y sus instrucciones técnicas complementarias, así como de su correcta explotación. En esta línea, con arreglo al presente reglamento el titular tiene la obligación de disponer de una póliza de seguros que cubra la responsabilidad civil que pudiera derivarse de los accidentes o incidentes que

sucedan durante el almacenamiento, carga, descarga y trasiego de productos químicos peligrosos, entendiéndose por tales las sustancias o preparados considerados como peligrosos en el reglamento sobre clasificación, envasado y etiquetado de sustancias peligrosas<sup>842</sup>. De tal forma que, al margen de cumplir con las normas establecidas en la presente norma y sus instrucciones técnicas complementarias, en virtud de la nueva redacción dada por el Real Decreto 105/2010, de 5 de febrero<sup>843</sup> del artículo 6.2 el titular de la instalación tendrá cubierta, mediante la correspondiente póliza de seguro, la responsabilidad civil que pudiera derivarse del almacenamiento, con cuantía por siniestro de 400.000,00 euros, como mínimo, que deberá ser actualizada anualmente de acuerdo con la variación del índice de precios al consumo. A su vez, esta póliza debe tenerse suscrita en el momento que se comunique la puesta en servicio y señalar correctamente en sus cláusulas tal situación de cara a evitar posibles equivocaciones en el momento de reclamar cantidades en posibles pleitos. En vistas a posibles incumplimientos en torno a estas obligaciones, el titular de la instalación puede verse abocado a suspender su actividad a orden del órgano competente de la Comunidad Autónoma en la que radique la instalación según recoge el artículo 10.2 de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria (BOE 23 julio 1992) por existir un riesgo grave e inminente de daños a las personas, bienes o medio ambiente; precepto que a su vez, que se encuentra vinculado con el riesgo grave e inminente que determina la LPRL (art. 21).

Así pues, en lo esencial, bajo los auspicios de ambas pólizas de seguro los trabajadores responsables de llevar a cabo las actividades del transporte de sustancias peligrosas (seguro del vehículo ADR) y de manipular las sustancias peligrosas (almacenamiento productos químicos peligrosos), así como de terceros ajenos se aseguran una indemnización por cuanto ocurran circunstancias que hayan perjudicado su integridad física o incluso en el peor de los extremos la muerte, en cuyo caso, los beneficiarios serán sus familiares directos.

---

<sup>842</sup> Aprobado por el Real Decreto 363/1995, de 10 de marzo. BOE 5 junio 1995.

<sup>843</sup> Por el que modifica determinados aspectos de la regulación de los almacenamientos de productos químicos y se aprueba la instrucción técnica complementaria MIE APQ-9 «almacenamiento de peróxidos orgánicos». BOE 18 marzo 2010.



# CONCLUSIONES

## 1. Importancia de una regulación específica desde el prisma preventivo.

Es incuestionable la relevancia que para el tejido productivo nacional tiene el transporte de mercancías por carretera. Y no solo ello, sino también el elevado índice de siniestralidad que padece el sector. En nuestro caso particular, a la suma de los riesgos que todo conductor profesional se enfrenta con motivo de la circulación por carretera del vehículo, se añade el transporte de una carga peligrosa que acentúa el grave riesgo y las consecuencias que un accidente de estas características puede entrañar para la población y la protección del medio ambiente.

Muestra de la exigencia de su transporte es el uso, entre otros, de insecticidas, gasolina, abonos, medicamentos o explosivos que se conciben como algo necesario para una sociedad cada vez más industrializada en la que el nivel de vida aumenta constante y considerablemente. Por todo ello, el uso y, por ende, el transporte de mercancías peligrosas resulta indispensable; contribuye a desarrollar simultáneamente otros sectores como son la industria, el comercio y el turismo.

No obstante, su importancia y los graves riesgos que conlleva esta actividad – recordemos que el objeto del transporte así como las previas operaciones (carga) y posteriores (descarga) comporta un peligro añadido precisamente por el transporte por carretera y/o la manipulación de mercancías consideradas como peligrosas por el ADR– no se ha visto reflejado en una normativa específica que desarrolle la LPRL en el ámbito específico del transporte de este tipo de mercancías.

Para las empresas de transporte y cargadoras o descargadoras de estas mercancías esto resulta un hándicap importante para la protección de la salud de sus trabajadores. Pese a que el cumplimiento taxativo de la LPRL así como por extensión, del conjunto de normas que desarrolla la misma en atención a la exposición de agentes físicos, químicos o biológicos en el trabajo, a través de la cual, el legislador obliga a los empleadores a adoptar medidas preventivas en *pro* de sus trabajadores, ayuda a la mejora de la seguridad y salud de los trabajadores, lo cierto es que la complejidad y especificidad que se deriva de la actividad de mercancías peligrosas no alcanza a una protección completa y eficaz. Por ello, el legislador nacional, consciente de las graves consecuencias para los trabajadores y la población y medio ambiente, debe hacer un esfuerzo claro y definido en la aprobación o promulgación de una norma preventiva que trate particularmente la actividad y refuerce la seguridad en una actividad *per se* tan problemática y peligrosa.

Obviando la norma nacional que regula esta actividad en nuestro país (RD 551/2006, de 5 de mayo) centrada más en aspectos administrativos y la trasposición del ADR al ordenamiento jurídico interno que en cuestiones puramente preventivas, lo cierto es que desde esta última perspectiva, el transporte por carretera de mercancías peligrosas por sus propias características, bebe de todo el conjunto normativo de la LPRL y sus normas de desarrollo que si bien son totalmente aplicables al objeto de la materia analizada, lo cierto es que esta dispersidad normativa resulta un escollo importante para el empresario dado que el cumplimiento de todas y cada una no es tarea fácil. Razones que exigen la publicación de una norma que agrupe este contenido disperso y unifique los criterios preventivos para dotar a la actividad y a los distintos puestos de trabajo –sobre todo del conductor profesional y del distinto personal de almacén– de una seguridad en el modo de proceder.

Salvo excepciones concretas –como el artículo 24 de la Ley del Contrato Terrestre de Mercancías (LCTTM) que recoge un precepto específico referido al transporte de mercancías peligrosas así como, en general sobre las obligaciones del etiquetaje y embalaje de las mercancías–, el legislador nacional no realiza un trato unificado y singular en materia preventiva que recoja la problemática preventiva en este sector de actividad. Esta regulación mercantil de la LCTTM como se ha podido comprobar en la investigación, que establece una serie de obligaciones informativas en el ámbito del contrato de transporte, puede ser un instrumento útil para reforzar la prevención de los riesgos laborales en el sector. El hecho de que se deba informar de la peligrosidad y naturaleza exacta de la materia transportada, indicando además las precauciones a tomar redundan en favor de la seguridad del trabajador pero en todo caso, no exime de responsabilidad al transportista empleador quien debe conocer y exigir dicha información con quien contrata. No obstante, cabría la exigencia de responsabilidad civil por parte del trabajador al mismo si el cargador hubiera mentido sobre dicho particular. En paralelo, el transportista que no haya sido informado de esta peligrosidad por parte del cargador (en términos mercantiles equivale al expedidor en virtud del ADR) no estará obligado a continuar el transporte y podrá descargarlas, depositarlas, neutralizar su peligro, devolverlas a su origen o adoptar cualquier otra medida que resulte razonable en atención a las circunstancias del caso. Indudablemente este precepto de naturaleza mercantil refuerza la protección de los trabajadores de esta actividad pero no exime ni excluye la necesidad de una regulación de naturaleza laboral que tenga en cuenta la necesidad de las especificidades de la seguridad del conductor profesional quien, finalmente será el encargado de hacer trasladar por carretera estas mercancías de un punto a otro.

Así con todo, el empresario transportista y el titular de la actividad donde se realicen las operaciones de carga y descarga a la par de cumplir estrictamente con el contenido del ADR, únicamente en materia preventiva se encuentran obligados a cumplir con la LPRL; una norma estrella en prevención de riesgos, pero general para toda empresa que dispone de trabajadores para realizar actividades profesionales pero que no comprende las particularidades de un sector como es el transporte por carretera de mercancías peligrosas. Todo ello

implica que la aplicación de la LPRL, dados los resultados de siniestralidad y elevados índices de accidentes, no esté dando el resultado esperado y, por tanto, de motivos a reflexionar para un paso enfrente en materia preventiva y la promulgación de una norma básica que, basándose en las consecuencias que el uso (transporte y/o manejo) de mercancías peligrosas comporta, proteja eficazmente a los empleados involucrados en estas operaciones.

## **2. Urgente modificación del Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo.**

Habida cuenta de los cambios constantes de la normativa específica —el ADR se modifica y/o amplía cada dos años—, de la tecnología y de los modos de proceder de la actividad, es evidente la urgente necesidad en España de una modificación y actualización del contenido del Real Decreto 551/2006 que, a día de hoy se mantiene vigente y, que en su momento, fue redactado tomando como referencia el ADR del año 2006.

Desde la publicación en España del Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo se ha modificado únicamente en una ocasión, mediante la Orden ITC/2632/2010, de 5 de octubre<sup>844</sup> con objeto de adaptar los cambios producidos en torno a las prescripciones generales relativas a la construcción y aprobación de las cisternas y de los vehículos para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, con el añadido de los diferentes Acuerdos Multilaterales aplicables, en virtud del ADR (1.5.1 anexo A), a los transportes por carretera de mercancías peligrosas efectuados en el territorio nacional: M-129 (relativo a la aprobación de la homologación de tipo de vehículos de conformidad con el Reglamento ECE núm. 105, modificado por la serie de enmiendas 01. BOE 9 abril 2003); M-178 (relativo al idioma de las indicaciones a introducir en el documento de transporte. BOE 30 mayo 2006); M-214 (relativo al sistema de frenado antibloqueo para remolque. BOE 4 octubre 2010); M-198 (relativo al número de remolques en una unidad de transporte por carretera. BOE 14 octubre 2010); M-218 [relativo al marcado (placas) de contenedores usados exclusivamente en una operación de transporte por carretera BOE 27 julio 2011] y, por último; el Acuerdo Multilateral M-236 (relativo al documento de transporte en operaciones de venta en ruta, BOE 25 abril 2012).

Como se puede comprobar son cambios puntuales relativos a procedimientos específicos vinculados a la propia actividad del transporte de mercancías peligrosas; no obstante al margen de la Orden, que ya se encuentra incluida en el Real Decreto 551/2006, urge un cambio amplio y una revisión total del mismo, para ajustarse a estos últimos Acuerdos Multilaterales así como a las modificaciones introducidas en el ADR 2013 que se encuentra en vigor desde el día 1 de enero de este mismo año y será obligatorio definitivamente a partir del 30 de junio del 2013. En efecto, desde el Ministerio de Fomento se están llevando reuniones a través de la Comisión Permanente para la Coordinación de Mercancías Peligrosas<sup>845</sup> con objeto de tramitar el proyecto para la

---

<sup>844</sup> Actualiza el anexo III y modifica varios apartados y apéndices de los anexos V y VI del RD 551/2006, de 5 de mayo, que regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español. BOE 12 octubre 2010.

<sup>845</sup> Según acta de la reunión de la Comisión Permanente para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas celebrada el día 21 de diciembre de 2011 en el Ministerio de

publicación del inminente Real Decreto por el que se regulan las operaciones de transporte de Mercancías Peligrosas por carretera en territorio español, y que sustituirá al actual Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo, actualmente en vigor; los últimos Acuerdo Multilaterales mencionados (M-218 y M-236) ya se encuentran incluidos en dicho proyecto.

La razón de esta necesidad radica en que determinados preceptos, actualmente vigentes, resultan contrario a lo previsto en el último ADR. Sin ir más lejos, con arreglo al Real Decreto 551/2006, existen obligaciones caducas que datan del contenido del ADR del año 2005 y que no se equiparan a la normativa específica actual. Por ejemplo, a tenor del Real Decreto 551/2006 (art. 25) se impone la obligación al expedidor o, por delegación expresa de éste, al cargador, de entregar al conductor las instrucciones escritas antes de iniciarse el transporte, mientras que ADR exige esta obligación así como la confección de las mismas al transportista con arreglo al modelo oficial del ADR y adjuntado al final de la presente investigación.

En suma, habrá que estar a la expectativa de la publicación de la nueva norma reglamentaria con la que presumiblemente se adecúe y ajuste al último ADR la normativa nacional. Como es sabido y se ha pretendido abordar en el presente estudio, a través de esta norma nacional se regulan disposiciones generales, normas sobre la operación de transporte, de actuación en caso de avería o accidente, operaciones de carga y descarga y de normas técnicas sobre fabricación de envases, embalajes, cisternas y contenedores cisternas en conjunción con la forma de realizar las inspecciones de los mismos. Ciertamente son aspectos que mejoran los procedimientos y dotan de seguridad y salud de los trabajadores. Aún así, como se ha señalado, ello no alcanza para una regulación única y específica en términos de prevención de riesgos laborales que, con arreglo a la LPRL y a sus normas de desarrollo, sea trasladable a la actividad propia y a los modos de proceder durante el transporte de mercancías peligrosas en aras a la seguridad y salud del conductor profesional y durante las operaciones de carga y descarga en aras a la seguridad y salud del personal responsable de acometer estas operaciones; ambas actividades sujetas a multitud de riesgos de distinta gravedad.

### **3. La situación particular de las empresas de transporte y su cumplimiento de la LPRL. Dificultades existentes en la elección de la modalidad organizativa preventiva.**

Las empresas transportistas, en atención a las características estructurales que le son propias, esto es, pequeñas y medianas empresas con escaso número de trabajadores o bien, autopatronos donde el transportista por cuenta propia simultanea su actividad con la de conductor efectivo de mercancías peligrosas,

---

Fomento en su punto 6, en efecto recoge cómo en este mismo sentido, el Acuerdo Multilateral M-178, referente a que los documentos de transporte entre España y Portugal o interno en cualquiera de los dos países puedan ir en español, en portugués o en los dos idiomas, « (...) se encuentra incluido en la nueva redacción del borrador de la modificación del texto del RD que modificará el actual 551/2006 y que también Portugal se ha comprometido a incluirlo en su reglamentación y solicita que esto quede reflejado en el acta».

conlleven determinadas complicaciones en la tarea de cumplir con el contenido normativo cristalizado en la LPRL.

En el primero de los casos, al disponer de trabajadores a disposición del titular (incluido el autónomo como empresario individual) de la actividad para realizar tareas propias relativas a las operaciones de transporte de mercancías peligrosas, se encuentra obligado a adoptar las medidas que en materia preventiva, dispone la LPRL. Por su parte, el trabajador por cuenta propia a diferencia del trabajador por cuenta ajena, se encuentra desprotegido en mayor medida dado que, salvo los deberes de cooperación e información, la LPRL no incluye en su campo de aplicación a estos trabajadores por estar excluidos de una relación laboral al abrigo del ET.

Que la empresa de transporte sea en mayor medida pequeña y mediana, con un escaso número de trabajadores, supone una limitación importante para el cumplimiento de las obligaciones preventivas por parte del titular como “deudor de seguridad” de sus trabajadores. En efecto, este tipo de empresas, entre las distintas modalidades de organización preventiva dispuestas reglamentariamente (art. 10, RSP) encargadas de la planificación y ejecución de las medidas preventivas, se encuentran condicionadas debido precisamente a su estructura (reducido número de trabajadores e insuficientes medios materiales y de infraestructura) y, como un factor determinante, debido a la propia peligrosidad de la actividad de la empresa transportista.

Entre las diferentes modalidades preventivas, la mas conveniente u oportuna común sería la designación de trabajadores de la empresa de transporte o la constitución de un servicio de prevención propio ya que, ciertamente, estas modalidades se encuentran integradas en el seno de la empresa y los participantes en ellas conocen la conflictividad de la materia y disponen de mayores conocimientos para adoptar las medidas preventivas más acordes y realistas a la situación del transporte de mercancías peligrosas por carretera. No obstante, la realidad es distinta: este tipo de empresa, mayoritariamente, acude a un servicio de prevención ajeno para realizar sus actividades preventivas.

Esto es así, porque pese a que estas empresas pueden llegar a contar hasta con diez trabajadores, no cumplen el requisito que, por imperativo legal, se exige para que el propio empresario pueda llevar a cabo la actividad preventiva, esto es: «*que las actividades desarrolladas en la empresa no estén incluidas en el anexo I*<sup>846</sup>» [art. 11 b), RSP].

---

<sup>846</sup> Estas actividades se relacionan a las siguientes: a) trabajos con exposición a radiaciones ionizantes en zonas controladas; b) trabajos con exposición a agentes tóxicos y muy tóxicos, y en particular a agentes cancerígenos, mutagénicos o tóxicos para la reproducción; c) actividades en que intervienen productos químicos de alto riesgo; d) trabajos con exposición a agentes biológicos; e) actividades de fabricación, manipulación y utilización de explosivos; f) trabajos propios de minería a cielo abierto y de interior; g) actividades en inmersión bajo el agua; h) actividades en obras de construcción, excavación, movimientos de tierras y túneles, con riesgo de caída de altura o sepultamiento; i) actividades en la industria siderúrgica y en la construcción naval; j) producción de gases comprimidos, licuados o disueltos o utilización significativa de los mismos; k) trabajos que produzcan concentraciones elevadas de polvo silíceo y, por último; l) trabajos con riesgos eléctricos en alta tensión.

En consecuencia, estas empresas de transporte, máxime por realizar actividades relacionadas con el uso y manejo de mercancías peligrosas, no pueden optar por esta modalidad organizativa para la prevención de riesgos laborales. En apretada síntesis, por tanto, al margen de que el empresario transportista no dispone de los recursos técnicos, humanos y materiales necesarios para llevar a cabo todo el conjunto de las actividades preventivas, puesto que son demasiado específicas como para existir en la actividad de una empresa pequeña o mediana, es una opción legalmente imposible puesto que las actividades incluidas en el anexo I, a todas luces son incardinables al ámbito del concepto de mercancías peligrosas y, por tanto, tanto el empresario transportista como el titular de la empresa cargadora o descargadora no pueden asumir personalmente esta actividad.

En segundo caso, estas empresas de transporte pueden optar por designar a trabajadores para llevar a cabo estas tareas preventivas; éstos últimos deben tener la capacidad correspondiente a las funciones a desempeñar según el capítulo VI del RSP. No obstante, puede resultar complicada esta modalidad para las empresas de transporte dado que el RSP exige en su artículo 13.2 que tanto el número de trabajadores designados –recordemos que el número de los trabajadores de estas empresas es reducido– así como los medios que el empresario ponga a su disposición –las empresas de transporte al ser pequeñas carecen de la infraestructura necesaria– y el tiempo de que dispongan para el desempeño de su actividad, deben ser los necesarios para desarrollar adecuadamente sus funciones. En efecto, las características de la actividad del transporte y la impronta de la organización del tiempo de trabajo tan relevante en la actividad (los trabajadores de estas empresas de transporte están en constante desplazamiento), imposibilita que estas empresas puedan disponer de personal propio disponible para que puedan adoptar adecuadamente la implantación y seguimiento de las medidas preventivas.

Por otro lado, la constitución de un servicio de prevención propio, a resultas del carácter endémico de la estructura organizativa de la empresa de transporte en España, se convierte en una opción inviable. A estos efectos, el legislador exige a estas empresas disponer de un número mínimo de trabajadores (en nuestro caso se permite un número comprendido entre 250 y 500 trabajadores para crear el servicio de prevención propio en aquellas empresas que realicen actividades incluidas en el anexo I del RSP), así como de los medios materiales necesarios para una efectiva puesta en marcha del servicio de prevención en el seno de la empresa.

En resumen, ante tales circunstancias, las empresas de transporte de mercancías peligrosas, se ven obligadas a contratar los servicios de una empresa externa para que lleven a cabo la gestión de sus actividades preventivas y debido a la escasa cultura preventiva que está instalada en el sector, las empresas que acuden a estas empresas, no lo hacen para invertir en seguridad y reducir los riesgos y accidentes, sino para llevar la documentación en regla ante cualquier requerimiento que le pueda realizar la Autoridad Laboral. Actualmente –y no solo en las empresas de transporte–, debido a esta escasa cultura preventiva existe la opinión generalizada que lleva a pensar a los titulares de estas organizaciones a un ahorro de costes en

cuanto se externaliza la planificación preventiva. No obstante, no siempre es acertado este pensamiento común ya que, los servicios de prevención ajenos a través de sus técnicos, deben ser concedores de la actividad a la que enfocan sus medidas por lo que, como es nuestro caso, donde existe una fuerte regulación y el alto contenido técnico del ADR, ciertamente estos servicios pueden resultar ineficaces y, por tanto, las medidas que puedan adoptar ser contraproducentes con la consecuente aparición de accidentes de trabajo. Por todo ello, hay que asumir que estos servicios de prevención a los que acuden las empresas –ya sean de transporte como cargadoras o descargadoras de mercancías peligrosas– suelen desconocer la problemática real que afecta a un sector tan especial en el que los trabajadores se encuentran expuestos a innumerables riesgos laborales como es el caso de la actividad que nos ocupa, por consiguiente, ello desemboca en que los trabajadores se encuentren desamparados ante una actividad tan peligrosa.

#### **4. Los grandes escollos de las empresas de transporte en la planificación de la actividad preventiva.**

La tarea de cumplir plena y eficazmente la normativa de prevención de riesgos laborales en el seno de estas empresas resulta ardua debido a que ha existido y existe todavía una evidente falta de interés por parte del Gobierno de adoptar una norma específica que, en desarrollo de la LPRL, tenga en consideración las particularidades de una actividad tan problemática y peligrosa con un elevado índice de siniestralidad laboral, como es la concerniente al transporte por carretera de mercancías peligrosas. A esta falta de atención por parte de la Administración hay que añadir también que la negociación colectiva tampoco ha dado los pasos suficientes y necesarios para un desarrollo y una adecuación de las particularidades de la actividad en relación directa con la prevención de riesgos laborales. Los agentes sociales deben aunar esfuerzos en este sentido con la Administración para este fin.

Esta circunstancia deriva en un importante número de obstáculos para el cumplimiento de la normativa de prevención de riesgos laborales por parte de las empresas de transporte. La diversa y dispersa regulación que afecta a la actividad resulta un importante hándicap para el titular de la empresa de transporte lo que, en cierto modo, redundan negativamente en el objeto de la prevención de riesgos laborales. En este sentido, hay que recordar que el contenido dispuesto en la LPRL –según su D.A. 7ª–, se entiende sin perjuicio del cumplimiento de las obligaciones derivadas de la regulación en materia de transporte de mercancías peligrosas.

De este modo, junto al cumplimiento taxativo de todas las obligaciones preventivas que el legislador impone al empleador para la protección de la seguridad de sus trabajadores, el titular transportista debe cumplir con todo el contenido tanto normativo, legal y reglamentario, que afecta al transporte de mercancías peligrosas. Ello significa un importante volumen de normas y de preceptos que, ciertamente, supone un importante escollo para el cumplimiento efectivo de todo el espectro normativo que afecta a la actividad del transporte por carretera de mercancías peligrosas.

Desde esta perspectiva, entrando a valorar la LPRL y su difícil aplicación a este tipo de empresas, en un primer término, los transportistas, con arreglo al artículo 17, deben adoptar todas aquellas medidas necesarias con el fin de que los equipos de trabajo sean adecuados para el trabajo que deba realizarse y convenientemente adaptados a tal efecto, de forma que garanticen la seguridad y la salud de los trabajadores al utilizarlos. Dado que el vehículo es el medio a través del cual se lleva a cabo el transporte material por carretera de la carga peligrosa, el transportista debe cumplir con todo el conjunto normativo sobre seguridad e inspecciones técnicas que, merced al Real Decreto 551/2006 y, por extensión, al ADR se establecen: el vehículo debe ser adecuado y encontrarse en un perfecto estado para el desarrollo de una actividad efectiva bajo un mínimo de seguridad.

En un segundo término, como se ha podido demostrar en la presente investigación, la formación resulta fundamental y básica en una actividad donde existe una exposición evidente a un gran número de riesgos laborales. Esta formación en materia preventiva, a tenor del artículo 19 de la LPRL ha de ser teórica y práctica, suficiente y adecuada. Debe estar enfocada especialmente a cada uno de los puestos de trabajo y adaptarse a la evolución de los riesgos. Asimismo, en el momento de proporcionar esta formación, previamente ha de asumirse en la planificación preventiva la situación particular del personal de estas empresas de transporte que supone una dificultad añadida, dado que con motivo de su constante movilidad no se encuentran presentes en muchos momentos en el seno de la empresa y, por tanto, en conjunción con la debida organización del tiempo de trabajo, debe contemplarse esta circunstancia para conseguir la presencia de estos trabajadores y, en consecuencia, su disponibilidad para la recepción de la formación en materia preventiva.

Conectado con esta formación preventiva y en aras a evitar posibles malentendidos formativos, específicamente para los conductores profesionales, el legislador, previo al inicio de su actividad, exige la obtención de un Certificado de Aptitud Profesional (CAP) y, posteriormente, de un certificado o carnet ADR que acredita y autoriza a la persona a ejercer legalmente el transporte por carretera de estas mercancías (Reglamento General de Conductores y ADR). Es en este punto donde deben subrayarse estas últimas exigencias ya que, si bien esta imposición se equipara a un proceso formativo en la figura del conductor profesional y redundante en la tarea de dotar de una adecuada protección en la seguridad de la actividad, la adquisición de estos conocimientos no exime al titular de la empresa para la que trabaja el conductor de cumplir con la obligación de formarle adecuada y eficazmente en materia preventiva.

### **3. El trabajador autónomo o TRADE como sujeto activo y participante de la actividad. Coordinación de actividades profesionales (art. 24 LPRL).**

La propia configuración del sector, con un elevado porcentaje de transportistas autónomos, dificulta enormemente el desarrollo de las actividades preventivas de estos trabajadores con motivo de su prácticamente nula inclusión en el campo de aplicación de la LPRL.



Esta configuración del sector, implica el predominio en la actividad de empresas sin asalariados o con un número pequeño de ellos (entre uno y cinco trabajadores, básicamente contratados por trabajadores autónomos). Consecuentemente, como es sabido, de ello se derivan importantes limitaciones en materia preventiva pues los trabajadores autónomos presentan grandes diferencias respecto a los trabajadores por cuenta ajena. No obstante, desde los ámbitos mercantil y administrativo, se encuentran equiparados a cualquier transportista o porteador en cuanto al acceso al ejercicio de la actividad y en cuanto al nivel de responsabilidades y obligaciones que se deriven de la formulación con una empresa cargadora cliente del respectivo contrato de transporte terrestre. Simultáneamente, en caso de que el transportista autónomo o TRADE<sup>847</sup>, simultanee su actividad con la de conductor profesional, también deberá disponer del CAP y del certificado ADR que le permita transportar mercancías peligrosas por carretera.

Así, en un primer término, en la tarea de delimitar legalmente al trabajador autónomo que participa en el sector del transporte por carretera, en términos generales, el trabajo del autónomo se encuentra excluido del ámbito de aplicación del Derecho del Trabajo (art. 1.1 y D.F.1ª, ET). Además y, con referencia expresa al ámbito del sector del transporte, tampoco se incluye en su ámbito de aplicación, *«la actividad de las personas prestadoras del servicio de transporte al amparo de autorizaciones administrativas de las que sean titulares, realizada, mediante el correspondiente precio, con vehículos comerciales de servicio público cuya propiedad o poder directo de disposición ostenten, aún cuando dichos servicios se realicen de forma continuada para un mismo cargador o comercializador»* [art. 1.3.g), ET]. Por lo tanto, estos transportistas tienen la condición de trabajadores autónomos y no por cuenta ajena y se rigen por la normativa mercantil y administrativa reguladora de la actividad, con la consecuencia que de ello se deriva en vistas tanto a su escasa protección socio-jurídica como a su protección en materia de prevención de riesgos laborales; sin perjuicio de lo dispuesto en la norma que regula el régimen aplicable al trabajador autónomo: la Ley 20/2007, de 11 de julio del Estatuto del Trabajo Autónomo (LETA).

La promulgación de la LETA origina la aparición de una figura que adquiere un peso importante en el desarrollo de la actividad del transporte de mercancías por carretera: el transportista autónomo económicamente dependiente (TRADE).

En suma, estos trabajadores autónomos, pese a quedar fuera del ámbito de aplicación del Derecho del Trabajo y también de la regulación preventiva recogida en la LPRL y en su normativa de desarrollo, en su condición de tales, desde una perspectiva administrativa, como personas físicas que poseen una autorización para realizar transporte público de mercancías por carretera y que

---

<sup>847</sup> Siglas que comúnmente se dan a conocer a los trabajadores autónomos económicamente dependientes. Su participación en el sector del transporte no es baladí como se ha podido demostrar en la presente investigación. La prestación de trabajo del TRADE resulta particular pues presta una parte importante de sus servicios para una sola empresa o cliente que le aporta al menos el 75% de sus ingresos totales por rendimientos de trabajo y de actividades económicas o profesionales.

como autopatronos realizan la actividad profesional de conductor profesional de mercancías peligrosas, están expuestos a los mismos riesgos laborales a los que se enfrentan los trabajadores dependientes de una empresa de transporte o intermediaria.

Siguiendo esta misma perspectiva, el legislador es consciente de esta realidad y equipara para estos trabajadores las exigencias administrativas para acceder a la profesión: la obtención de la autorización para realizar el transporte público y, obviamente, al margen de la normativa relativa al permiso de conducir y a las normas de circulación aplicables a todo conductor, el autónomo que ejerce la profesión por carretera debe obtener el permiso de conducir; el CAP como conductor y, como es nuestro caso, el certificado o carnet ADR que le acredite para transportar mercancías peligrosas. Correlativamente, con arreglo a la LOTT (art. 138) y a su régimen sancionador, el autónomo también será posible sujeto infractor de las infracciones que cometa con ocasión de la realización de transportes sujetos a concesión o autorización administrativa al ser el titular de la autorización, y tanto si la comisión de dichas infracciones se lleva a cabo por sí mismo en su condición de transportista autónomo como por sus trabajadores por cuenta ajena.

Asimismo, tanto en el supuesto de que el autónomo contrate a trabajadores a su cargo como si simultanea su condición de transportista con la de conductor efectivo de mercancías peligrosas y simplemente por el hecho de transportar estas mercancías por carretera –por su propia cuenta o mediante sus trabajadores– que no sean de su propiedad, es decir, que sean de la empresa cargadora para la que trabaja, queda comprendido en el ámbito de las disposiciones del ADR. Esto no hace más que evidenciar el amplio campo de aplicación del Acuerdo Internacional que, sin duda, redundará en un incremento de la protección de la seguridad y salud del transportista autónomo por cuanto la finalidad de dicha norma es elevar los estándares de seguridad en la realización de una actividad que presenta grandes riesgos para la seguridad y el medio ambiente.

Con lo anterior se quiere señalar que si bien el trabajador por cuenta propia queda excluido del ámbito de aplicación de la LPRL en su condición de tal –no así en su condición de empleador, en su caso, de trabajadores por cuenta ajena– la existencia de normas administrativas reguladoras de la actividad del transporte por carretera –y específicamente también del transporte de mercancías peligrosas– tiene como consecuencia un claro incremento de la seguridad del conductor profesional autónomo puesto que, en definitiva, el factor humano está tras una gran parte de los accidentes de transporte de mercancías.

Salvando las distancias del autónomo como empresario individual que dispone de trabajadores a su cargo y se encuentra obligado como cualquier otro empleador de cualquier actividad productiva a cumplir con todas las prescripciones normativas señaladas en la LPRL y normativa de desarrollo, los trabajadores por cuenta propia considerados singularmente, no resultan destinatarios directos, en su condición de tales, de la normativa preventiva.

Respecto al trabajador autónomo, entendido este concepto en su máxima amplitud –es decir, incluyendo también al TRADE–, cuando se produzca una coincidencia en la persona del transportista con el conductor –al ser el propio titular de la empresa el que realiza personalmente la actividad–, la única salvedad que se predica desde la perspectiva preventiva radica en el artículo 24.1 de la LPRL y en el artículo 8.3 de la LETA. Así, en virtud de tales preceptos, cuando en un mismo centro de trabajo desarrollen actividades estos trabajadores autónomos y coincidan con trabajadores de otra u otras empresas, así como cuando ejecuten su actividad profesional en los locales o centros de trabajo de las empresas para las que presten servicios, serán de aplicación para todos ellos los deberes de cooperación, información e instrucción derivados de la LPRL.

En esta línea, pese a que el transporte de mercancías es una actividad complementaria de otras pues en muchas ocasiones las empresas de transporte son subcontratadas por otras para la realización de actividades profesionales, esta práctica habitual y frecuente en la actividad, no queda ha quedado recogida en la norma que desarrolla este artículo de la LPRL en materia de coordinación de actividades empresariales (RD 171/2004, de 30 de enero) a diferencia del sector de la construcción en el que sí que existe una responsabilidad concreta respecto a los contratistas o subcontratistas de la ejecución correcta por los autónomos del plan de seguridad y salud laboral. Esta falta de regulación específica origina dificultades en la tarea de cumplir con las obligaciones relativas a la concurrencia de distintas empresas. En definitiva, junto al nulo papel que la LPRL aporta al transporte de mercancías peligrosas el legislador, por medio de dicha norma reglamentaria tampoco ha llevada a cabo un tratamiento específico que atienda a las particularidades de la actividad del transporte por carretera de mercancías peligrosas, máxime cuando tal y como se ha afirmado, es corriente que las empresas de transporte sean subcontratadas con otras para la realización de actividades económicas.

Centrándonos en la figura del transportista por cuenta propia y el TRADE, estos deben cooperar en el cumplimiento de la normativa relativa a la prevención de riesgos laborales en los centros donde deba cargar y descargar las mercancías peligrosas o realizar otro tipo de actividades, siendo obligación del empresario principal, al margen de su obligación de vigilar dicho cumplimiento, proporcionar al transportista autónomo toda la información e instrucciones necesarias para llevar a cabo su actividad correctamente: toda aquella relativa a los riesgos tanto generales como específicos para su seguridad y salud; las medidas y actividades de protección relativos a equipos de trabajo y medios de protección así como, en general, toda la información relativa al funcionamiento del centro de trabajo que pueda resultar de interés desde dicha perspectiva.

Consecuencia de la habitualidad de transportistas por cuenta propia que realizan actividades en los locales de otros empresarios, de la que el legislador es plenamente consciente así como del peligro que entraña para el bienestar físico de los trabajadores autónomos, fue la promulgación del Real Decreto 1225/2006, de 27 de octubre que modifica el ROTT. Fruto del carácter transversal de la normativa preventiva, hay que señalar a estos efectos, una excepción especialmente singular referida a las actividades de carga y

descarga. Efectivamente, el Real Decreto 1225/2006, de 27 de octubre, realiza una equiparación de los conductores autónomos respecto de los conductores por cuenta ajena de las protecciones que, en materia de seguridad y salud en el trabajo y prevención de riesgos laborales, resulten, en su caso, en la realización de tales operaciones de carga y descarga de los vehículos. Así las cosas, el artículo 4.3 del ROTT señala de modo literal lo siguiente: «De acuerdo con la disposición final primera del ET y el artículo 3 de la LPRL, y en ejecución de lo que se dispone en el apartado 5 del artículo 22 de la LOTT, la normativa de seguridad y salud en el trabajo y de prevención de riesgos laborales relativa a las operaciones de carga, estiba, desestiba y descarga aplicable a los conductores profesionales por cuenta ajena de vehículos para cuya conducción se precise permiso de la clase «C+E» será asimismo de aplicación a los conductores profesionales por cuenta propia o autónomos de esta clase de vehículos». Nos hallamos así ante una situación particular: la inclusión por una norma reglamentaria –aunque con amparo legal en el art. 22.5 LOTT<sup>848</sup>– de unos determinados trabajadores por cuenta propia –a los conductores profesionales que precisen el carnet de conducir «C+E»– en el ámbito de la normativa preventiva y en concreto, en lo referente a las operaciones de carga, estiba, desestiba y descarga.

No obstante, pese a esta previsión, si bien la regulación de la LOTT y su Reglamento les afecta, desde la LPRL (evaluación de riesgos, vigilancia de la salud, etc.) sigue siendo limitada para estos conductores autónomos la regulación normativa de seguridad y salud dado que solamente se refiere a estas operaciones y el legislador no señala nada respecto de las medidas que se puedan derivar durante el transporte por la carretera de las mercancías peligrosas, que al igual que los conductores por cuenta ajena se encuentran expuestos a una gran cantidad de riesgos y, de hecho mucho más graves por sus consecuencias que aquéllos que puedan derivarse de las operaciones de carga y descarga.

Por otra parte, en cuanto a la protección de la seguridad y salud de los trabajadores por cuenta propia, aunque el legislador no impone obligatoriamente a este colectivo –como sí hace para los trabajadores por cuenta ajena o TRADE’s– la cobertura por contingencias profesionales, pese a que, evidentemente, supone un grave perjuicio para su protección en materia de seguridad social, el hecho de que se permita la jubilación anticipada para estos trabajadores por encontrarse la actividad del transporte de mercancías peligrosas inmersa en los supuestos exigidos merced al Real Decreto 1698/2011 (art.2), supone un cierto alivio pues, obviamente la ayuda al cese de actividad para estos trabajadores que disponen de una elevada edad, supone una medida importante para reducir la siniestralidad en este sector: la capacidad y destreza en la conducción va menguando a medida que aumenta la edad de la persona con el consecuente aumento de los riesgos laborales en

---

<sup>848</sup> Que literalmente señala: «Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados anteriores, reglamentariamente y previo informe del Comité Nacional de Transporte por Carretera y del Consejo Nacional de Transportes Terrestres, podrán establecerse limitaciones por razones de seguridad en relación con la participación activa en la realización de operaciones de carga, estiba, desestiba y descarga por parte de los conductores de los vehículos para cuya conducción se precise permiso de la clase “C+E”».

la carretera. No obstante, esta medida está condicionada a un futuro desarrollo reglamentario que todavía no se ha producido.

#### **4. Reconocimientos médicos obligatorios.**

En unos puestos de trabajo en el que se encuentran presentes unas sustancias consideradas como peligrosas, el titular de la actividad debe vigilar el estado de la salud de sus trabajadores y, para ello, éstos deben ser objeto de los preceptivos reconocimientos médicos que, en nuestro supuesto se tornan imprescindibles para evaluar los efectos de las condiciones de trabajo sobre la salud de los mismos (art. 22, LPRL). Evidentemente, la vigilancia de la salud desde el punto de vista de la protección de la seguridad y salud resulta fundamental al tener como objeto la evaluación del estado de la salud de los trabajadores y detectar a tiempo dolencias y enfermedades profesionales relacionadas con las condiciones de trabajo, es decir, todas aquellas características del trabajo que puedan llegar a tener una influencia significativa en la generación de riesgos para la seguridad y salud del trabajador (art. 4.7, LPRL).

Sin embargo, la vigilancia tanto inicial como periódica de la salud de los trabajadores (se entiende del conductor y del distinto personal de almacén) que, en virtud de lo analizado, se configura en general como voluntaria para los trabajadores, en nuestro caso particular –en el que se manejan y/o transportan unas mercancías tan peligrosas y existen unos elevados índices de siniestralidad laboral– concurre la problemática de identificar los supuestos en los que se podrá realizar de forma obligatoria, habida cuenta de la multitud de riesgos de distinta gravedad a los que los trabajadores se encuentran expuestos. En efecto, el legislador a través de la LPRL (art. 22.1) regula una serie de condicionantes que determinan la obligatoriedad del trabajador de someterse a la vigilancia de la salud, en aquellos: *«(...) supuestos en los que la realización de los reconocimientos sea imprescindible para evaluar los efectos de las condiciones de trabajo sobre la salud de los trabajadores o para verificar si el estado de salud del trabajador puede constituir un peligro para el mismo, para los demás trabajadores o para otras personas relacionadas con la empresa o cuando así esté establecido en una disposición legal en relación con la protección de riesgos específicos y actividades de especial peligrosidad»*.

A todas luces, en nuestra actividad concurren claramente las condiciones que hacen que estos reconocimientos médicos sean obligatorios. De hecho, como se ha mencionado, el estado de salud del conductor puede influir en su actividad y constituir un peligro para él mismo. Así, aquel trabajador que se encuentre bajo prescripción médica debido a sus características personales de salud puede encontrarse ante peligros en la carretera. A este respecto, el consumo de diferentes medicamentos como antigripales, analgésicos, antihistamínicos de forma ocasional o el consumo continuado de fármacos psicoactivos, o bien antihipertensivos, pueden alterar las condiciones psicofísicas del conductor al provocar somnolencia, déficit en su capacidad de atención o en el tiempo de reacción y constituir un peligro para él mismo o para terceros. En este supuesto concreto, la vigilancia de la salud debe utilizarse

como medio para hacer efectivo el principio de adecuación del trabajador al trabajo que se establece con arreglo a la LPRL (art. 25.1).

Por su parte, siguiendo el mismo tenor literal de la LPRL (art. 22.1), en el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por las características propias en las que se desarrolla, existen disposiciones legales en relación a la protección de riesgos específicos y actividades de especial peligrosidad: la LGSS (art. 196) que se exige a aquellas empresas que hayan de cubrir puestos de trabajo con riesgo de enfermedades profesionales practicar un reconocimiento médico previo a la admisión de los trabajadores en los mismos y periódicos; el ET (art. 36.4) sobre la evaluación de la salud de los trabajadores nocturnos, así como las mencionadas normas reglamentarias específicas según la exposición del trabajador a determinados agentes físicos, biológicos, cancerígenos, químicos que determinen el tipo de vigilancia de salud que se debe efectuar a los trabajadores expuestos. En suma, todas estas circunstancias hacen que el reconocimiento médico en la actividad del transporte por carretera de mercancías peligrosas así en las operaciones o actividades de carga y descarga de éstas, los reconocimientos médicos deban ser obligatorios.

En este sentido, nuevamente se exige una implicación por parte de los agentes sociales (la negociación colectiva debe incidir en esta obligatoriedad) y de las empresas involucradas en el sector con objeto de aunar esfuerzos y que desde el Gobierno se promulgue una norma –que debe ser básica y fundamental– por la que se exija la obligatoriedad de la vigilancia de la salud de los trabajadores involucrados en las operaciones de transporte de mercancías peligrosas. En este sentido, lo ideal sería utilizar la propuesta norma preventiva específica de la actividad y en su contenido, extender esta obligatoriedad en los reconocimientos médicos.

#### **5. El tiempo de trabajo y los períodos de pausa y descanso como factores determinantes para la actualización de riesgos laborales en la carretera. Conflictividad debida a la exclusión de los trabajadores autónomos de cierta normativa.**

Evidentemente en el sector de transporte la ordenación del tiempo de trabajo ha sido considerada como uno de los pilares básicos para la regulación del sector. Prueba de ello es la profusa regulación a nivel comunitario y, por extensión, a nivel nacional. Sin ningún género de dudas, el tiempo de trabajo es uno de los condicionantes más importantes desde el punto de vista preventivo en materia laboral: el exceso en los tiempos máximos de conducción y el incumplimiento de los períodos mínimos de descanso provoca un mayor cansancio del conductor con las consecuencias que de ello se derivan para el incremento de las probabilidades de padecer accidentes en la carretera. Indudablemente un conductor fatigado en exceso supone un grave riesgo de accidente con posibles y muy graves perjuicios para él mismo o para otros usuarios de la carretera. En consecuencia, el legislador incide en el respeto a los tiempos máximos de conducción y mínimos de descanso obligatorio y en la persecución de posibles infracciones por parte de la Administración competente.

Estas exigencias, deben ser aplicables tanto para los conductores asalariados como para los conductores por cuenta propia puesto que, obviamente, el riesgo de accidente vinculado a largas jornadas de trabajo en la carretera resultan ser idénticos para ambos. Así se entiende también por el legislador que, en la regulación sobre los tiempos máximos de conducción y descanso contenida en el Reglamento europeo 561/2006, establece normas comunes para ambos colectivos de conductores sobre los tiempos de trabajo y periodos de descanso a través del tacógrafo digital; mediante este Reglamento europeo, la seguridad vial queda suficientemente regulada.

A pesar de ello, ha existido cierta controversia por la inclusión de los transportistas autónomos en la normativa específica sobre tiempo de trabajo. En efecto, mientras que la Directiva 2002/15/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, se aplica a todos los conductores, ya sean empleados o autónomos, a nivel nacional, la norma por la que se lleva a cabo la trasposición de dicha Directiva a nuestro ordenamiento jurídico, es decir, el Real Decreto 902/2007, de 6 de julio<sup>849</sup>, excluye de su campo de aplicación a los autónomos pues, considera como trabajadores móviles a aquellos trabajadores asalariados que «(...) *forman parte del personal que se desplaza y que están al servicio de una empresa que efectúa servicios de transporte*<sup>850</sup>». Por lo tanto, a diferencia de su homóloga comunitaria, los transportistas autónomos quedan excluidos del ámbito de aplicación del Real Decreto 902/2007.

Ante este incumplimiento por parte del Estado español de no trasladar el contenido de la Directiva y, por tanto, de no trasladar la normativa comunitaria sobre tiempo de trabajo a la legislación española y ampliar sus preceptos a los transportistas autónomos, como era de esperar, desde la Unión Europea se ha avisado al Gobierno de una posible sanción de no cumplir con este mandato. A estos efectos, actualmente, el Ministerio de Empleo se encuentra en fase de elaboración de un Proyecto de Real Decreto para establecer los requisitos mínimos que exige la Directiva europea sin disponer un trato especial o singular en la actividad y la ordenación del tiempo de trabajo de los transportistas autónomos. Habrá que estar a la expectativa de qué sucede y si el proyecto continúa adelante. No cabe duda de la relevancia que tendría desde el punto de vista preventivo la aprobación de esta nueva norma reglamentaria en nuestro país ya que, de hacerse efectivo en los términos previstos, se mejoraría la protección de la seguridad y salud de unos trabajadores, que como hemos mencionado reiteradamente, constituyen un gran porcentaje de los operadores en el sector del transporte por carretera de mercancías.

---

<sup>849</sup> Que modifica el RD 1561/1995, sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al tiempo de trabajo de los trabajadores que realizan actividades móviles de transporte por carretera. Concretamente, modifica los arts. 10 –añadiendo un apdo. bis al mismo– y 11. BOE de 18 julio 2007.

<sup>850</sup> A tal efecto según el art. 10.2 del RD 902/2007, se agrupan en el concepto de trabajadores móviles en el transporte por carretera a «*los conductores, ayudantes, cobradores y demás personal auxiliar de viaje en el vehículo que realice trabajos en relación con el mismo, sus pasajeros o su carga, tanto en las empresas del sector de transporte por carretera, ya sean urbanos o interurbanos y de viajeros o mercancías, como en las integradas en otros sectores que realicen tales actividades de transporte o alguna de las auxiliares anteriormente citadas*».

## **6. Consejero de Seguridad.**

Finalmente, habida cuenta del enfoque preventivo de la presente investigación, no debe olvidarse una figura que redundaría en la mejora de la seguridad y salud en cualquier empresa cuya actividad consista en el transporte de mercancías peligrosas o en llevar a cabo operaciones de embalaje, carga, llenado o descarga, ligadas a dicho transporte.

El Consejero de Seguridad, como sujeto participante en la actividad destaca sobremanera desde esta perspectiva. Su principal propósito en el seno de la empresa consiste en buscar los medios necesarios y promover acciones que faciliten a las empresas obligadas la ejecución de las actividades de transporte y de carga y descarga de mercancías peligrosas, con sujeción a la normativa aplicable y en condiciones de seguridad.

Su regulación en nuestro país viene dada por el Real Decreto 1566/1999 de 8 de octubre, norma a través de la cual, el legislador incorpora a nuestro conjunto normativo, la Directiva 96/35/CE a cuyo efecto, regula la obligación de toda aquella empresa que transporte o maneje mercancías peligrosas, de designar a uno o varios Consejeros de Seguridad en función del modo de transporte y de las mercancías transportadas. En apretada síntesis, este Real Decreto 1566/1999 –siguiendo el mandato de la Directiva así como también, del ADR que regula esta figura en su apartado 1.8.3–, recoge las funciones encomendadas a los mismos así como la cualificación profesional exigida y el procedimiento a seguir para evaluar la formación requerida.

En una actividad tan peligrosa, la presencia de esta figura en la empresa resulta fundamental dado que su función principal consiste en la prevención específica en la actividad del transporte de las mercancías peligrosas y en las actividades anteriores y posteriores al mismo (carga y descarga). Por ello, razonablemente, ha de hacerse hincapié en la importancia de esta figura, dado que su presencia en las empresas que transporten y/o manipulen mercancías peligrosas se torna básica ante la evidente y acuciante necesidad de prevenir los evidentes riesgos laborales propios de esta actividad. En efecto, todo aquél que ejerza como tal y forme parte del seno de la empresa –en cada caso, de transporte, cargadora o descargadora–, está encargado de contribuir a la prevención de los riesgos inherentes que se derivan con motivo de estas actividades para las personas, los bienes o el medio ambiente.

Concerniente a esta figura, cabe precisar que se encuentra alejada de la normativa preventiva reflejada en la LPRL y sus distintas normas de desarrollo. Consecuentemente, el titular de la actividad que designa a este trabajador como Consejero de Seguridad, únicamente cumple con su deber según impone la norma nacional al efecto, lo cual, no le exime de su cumplimiento alternativo en materia preventiva para los trabajadores que tiene a su cargo. Únicamente resulta relevante esta figura en términos específicos de la actividad concreta que determina el ADR. En efecto, la Disposición Adicional 4ª del Real Decreto 1566/1999 señala la posible concurrencia de su regulación con la legislación sobre riesgos laborales, declarando expresamente que lo previsto en la misma no excluye la aplicación de la LPRL.



La existencia de esta figura, por consiguiente, refuerza la acción preventiva de toda aquella empresa que trabaje con mercancías peligrosas, con el importante añadido de que su designación es independiente de la obligación empresarial en materia preventiva prevista en la LPRL de disponer de trabajadores asalariados para llevar a cabo su actividad. Sin embargo y a modo de conclusión, tanto esta figura como el conjunto de deberes preventivos que la LPRL impone al empresario, redundan en un mismo propósito, es decir, se imbrican en la consecución del mismo fin: proteger la seguridad y salud de los trabajadores implicados en la actividad.

## BIBLIOGRAFÍA CITADA

ABAT DINARESJ, J. y UNZETA LOPEZ, M., “*Coordinación de actividades empresariales en prevención de riesgos laborales*”, Distrinova, S.L., 2005.

ALFONSO MELLADO, C., “*Indemnizaciones entre empresarios y trabajadores antes y durante el desarrollo de la relación laboral*”, Tirant lo Blanch, Valencia, 1994.

APARICIO FLORIDO, J., “*Planificación española sobre Transporte de Mercancías Peligrosas*”, International Association of Emergency Managers (IAEM), abril 2004.

BALLESTER PASTOR, I. y VICENTE PALACIO, A., “*Fabricantes, importadores y suministradores de equipos y útiles de trabajo. Obligaciones y responsabilidades en materia de prevención de riesgos laborales*”, Editorial Comares, Granada, 2010.

BASEDOW, J., “*Münchener Kommentar, zum Bürgerlichen Gesetzbuch*”, vol. II a (4th edn, 2003).

BERMEJO VERA, J. (dir.), “*El Derecho de los Transportes Terrestres*”, Cedecs, Derecho Administrativo, Barcelona, 1999.

CARMONA PASTOR, F. “*Transporte de mercancías peligrosas: Explosivos*”, Ediciones Díaz de Santos, Madrid, 2002.

CENTRO DE ESTUDIOS FINANCIEROS (CEF – Trabajo y Seguridad Social), “*La LPRL en el sector del transporte de mercancías por carretera*” Revista mensual núm. 276.

CEOE “*Guía Práctica Coordinación de Actividades Empresariales para la Prevención de Riesgos Laborales*”, Edita: Confederación Española de Organizaciones Empresariales. Financiado por la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales (FPRL), Madrid, 2012.

CONCEPCIÓN RODRÍGUEZ, J., “*El Contrato de Transporte*”, Manuales de Formación Continua, núm. 21, Consejo General del Poder Judicial, Madrid, 2003.

DÍAZ MÉNDEZ, N., “*El transporte por carretera nacional en España: concepto, clases y jurisprudencia, in memoriam F.M. Sánchez Gamborino*” Fundación Francisco Corell, Madrid, 2005.

ENRIQUEZ DE DIOS, J., “*Transporte Internacional de Mercancías*”, Esic Editorial, Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX), Pozuelo de Alcorcón, 1994.

EUROPEA UNION, “*Reconciliation of work, family and private life*”, Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2009.

FARRÉS MARSINACH, X. “*Principales obligaciones laborales en la subcontratación de obras y servicios*”, Origen: Noticias Jurídicas, junio 2008.

FEIQUE, “*Guía de Carga y Descarga para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera*” realizado por la Federación Empresarial de la Industria Química Española, 2007.

FERNÁNDEZ JIMÉNEZ, M., “*Evaluación de riesgos en empresas de transporte*”. Jefatura Provincial de Correos y Telégrafos, Barcelona, 2008.

FOTINOPOULOU BASURKO, O., “*La ordenación del tiempo de trabajo de los transportistas por carretera. “Seguridad” versus competencia desleal*”, Revista de Derecho Social núm. 29, enero-marzo, 2005.

FUNDACIÓN MAPFRE, “*Seguridad y Salud para Conductores de mercancías*”, en base al Informe vial para conductores de mercancías (julio 2010), marzo 2011.

FERNÁNDEZ MARCOS, I. “*La agravación de responsabilidad por accidente de trabajo y enfermedad profesional*”, Revista Española de Derecho del Trabajo (REDT), núm. 25, 1986.

GARCÍA NINET, I. (dir.), BALLESTER PASTOR, I. (coord.) “*Comentarios a La Ley del Estatuto del Trabajador Autónomo*”, CISS-Wolters Kluwer, S.A, 2007, Barcelona.

GARCÍA NINET, I. (dir.), MORENO CÁLIZ, S. (coord.), “*Manual de Prevención de Riesgos Laborales (Seguridad, higiene y salud en el Trabajo)*”, Editorial Atelier Libros Jurídicos, Barcelona, tercera edición (2012).

GARCÍA BLASCO, J. y GONZÁLEZ LABRADA, M., “*Los trabajadores del Transporte*”, El Derecho de los transportes terrestres, Cedecs Editorial (Barcelona), 1999.

GARCÍA VILLALOBOS, J., “*Las Sociedades Cooperativas en el Transporte de Mercancías por Carretera en España*”, Consejo Económico y Social (CES), Colección de Estudios, núm. 102, diciembre 2000, Madrid.

GONZÁLEZ ORTEGA, S. y APARICIO TOVAR, J., “Comentarios a la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales”, Trotta, 1996, Madrid.

INFANTE RUIZ, F., “La responsabilidad por daños: nexos de causalidad y causas hipotéticas”, Editorial Tirant lo Blanch, Valencia, 2002.

INSHT, “Guía Práctica de Riesgos y Medidas Preventivas para Autónomos en el Sector del Transporte de Mercancías Peligrosas por carretera”, Ministerio de Fomento, Madrid.

INSHT, “Accidentes graves frecuentes en la manipulación de sustancias peligrosas. Medidas básicas de prevención”, ERGA-Noticias, núm. 78, Ministerio de Fomento, Madrid 2003.

INSTITUTO DE SALUD CARLOS III, “Salud y Condiciones de Trabajo en el Transporte de Mercancías por Carretera”. Escuela Nacional de Medicina del Trabajo. Getafe (Madrid), 2007.

KOLLER, “Transportrecht: Transport, Kommentar zu Spedition, Gütertransport und Lagergeschäft”, 2010.

LÓPEZ GÓRRIZ, C., “El Contrato de Transporte Multimodal de Mercancías”, Manuales de formación continuada, núm. 21, 2002.

LUJÁN ALCARAZ, J., “Los transportistas en las fronteras del contrato de trabajo: calificación jurídico-laboral de la actividad”, Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración, núm. 83.

MARTÍN BLANCO, A., “El Consejero de Seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera: aplicabilidad a las operaciones de carga y descarga”, Revista “Seguridad y Medio Ambiente”, Fundación MAPFRE, núm. 123 (tercer trimestre 2011).

MARTÍNEZ RUIZ, M. “Manual de drogodependencias para enfermería”, Editorial Díaz de Santos. Madrid, 2002.

MARTÍNEZ SANZ, F. (dir.) y PUETZ, A. (coord.), “Manual de Derecho del Transporte”, Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, S.A., Madrid, 2011.

MEILAN GIL, J., “Interrelación de la Ley de Seguridad Vial y otras Leyes Sectoriales: Carreteras, transportes, transportes especiales y mercancías peligrosas”, Revista de Estudios de la Administración Local y Autonómica (1985-2000), núm. 257, 1993.

MENDOZA, I. “La conducción nocturna: cómo evitar sus riesgos”. Artículo publicado en el canal <http://www.motor.mapfre.com/> a fecha de 30 julio 2012.

MIRA QUÍLIS, A., “ABC del transporte de mercancías por carretera”, Fundación Instituto Valenciano de Estudios del Transporte (IVET), Valencia, 2000.

MOLINA NAVARRETE, C., “Otra vez a vueltas con el problema de la configuración jurídica del recargo de prestaciones por omisión de las medidas sobre prevención de riesgos: la nueva “modernidad” de una institución jurídica clásica”, Revista Española de Derecho del Trabajo, núm. 79, 1996.

MOLINA NAVARRETE, C. y GARCÍA JIMÉNEZ, M. “El Estatuto profesional del trabajo autónomo: diferenciando lo verdadero de lo falso”, Tecnos, Madrid, 2008.

MONTOYA MELGAR, A. “El contrato del TRADE. La Ley y en Reglamento”, Civitas, Navarra, 2009.

MONTOYA MELGAR, A. “Sanción e indemnización: el recargo de las indemnizaciones por accidente de trabajo”, VV.AA.: Libro homenaje al Prof. Giménez Fernández, vol. II, Universidad de Sevilla, 1967.

MONTOYA MELGAR, A, JIMÉNEZ MARTÍN, R., “Estatuto del Trabajo Autónomo. Comentario a la Ley 20/2007, de 11 de julio” Thomson-Civitas, Cizur Menor (Navarra), 2007.

MORENEO PÉREZ J., “Comentarios a la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y sus Desarrollos Reglamentarios”, Editorial Comares, Granada, 2004.

MONEREO PÉREZ, J., “El recargo de prestaciones por incumplimiento de medidas de seguridad e higiene en el trabajo”, Civitas, Madrid, 1992.

NAVARRO NIETO, F. “Coordinación de actividades empresariales y prevención de riesgos laborales”, Bomarzo, 2005.

PIÑALES LEAL, J., “Régimen Jurídico del Transporte por Carretera”, Marcial Pons, Ediciones Jurídicas, S.A., Madrid 1993.

PORRET GELEBART, M., “El recargo de prestaciones económicas de la Seguridad Social por falta de medidas de seguridad e higiene laboral”, Revista Jurídica de Cataluña, núm. 3, 1995.

PUCALLA BONILLA, M., “El recargo de prestaciones por incumplimiento de normas de seguridad y salud laboral. Análisis crítico de su configuración jurídico-positiva”, Comares, Granada, 2000.

PUETZ A., “Comentarios a la Ley de Transporte Terrestre”, Aranzadi Cizur Menor (Navarra), septiembre 2010.

SÁNCHEZ-GAMBORINO, F. y GAITÁN REBOLLO, J. “Transportes de mercancías por carretera”, Thomson Aranzadi, Navarra, 2010.

SEMPERE NAVARRO, V., MARTÍN JIMÉNEZ, R. “El recargo de prestaciones”, Editorial Aranzadi, Pamplona, 2001.

TOSCANI GIMENEZ, D. y ALEGRE NUENO, M., “*La problemática de la específica aplicación de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales en las empresas de transporte de mercancías por carretera y la urgente necesidad de su adaptación a las características y exigencias particulares del sector por la negociación colectiva*” Revista CEF Trabajo y Seguridad Social, núm. 276, “*La LPRL en el sector del transporte de mercancías por carretera*”, Marzo 2006.

TRUJILLO PONS, F., “*Un ejemplo peculiar de relaciones norma heterónoma y convenio colectivo. El Real Decreto 1635/2011, de 14 de noviembre y el II Acuerdo General sobre Transporte de Mercancías: el cumplimiento de una condición suspensiva*”, Revista General de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social, núm. 31, Editorial IUSTEL, Madrid, septiembre 2012.

TRUJILLO PONS, F. “*La Prevención en el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera desde la perspectiva de las restricciones a la circulación de estos vehículos. Red de Itinerarios para Mercancías Peligrosas (RIMP). Excepciones para las CC.AA. del País Vasco y Cataluña*”, Revista Derecho del Transporte, Editorial Bomarzo, núm. 10, País Vasco 2012.

TRANSFORMA (Fundación Laboral para la Prevención de Riesgos en el Transporte por Carretera), “*La salud laboral en los trabajadores del sector de transporte por carretera: propuesta de modelo de vigilancia específica de la salud*”, enmarcado en el Proyecto PRL IS-2007-061 del Manual de Salud Laboral.

URIA R., “*Derecho Mercantil*”, Editorial Marcial Pons, 20ª Edición, Madrid, 1993.

VICENTE PALACIO, A., “*Disposición Adicional 11ª LETA*”, en VV.AA. [GARCÍA NINET, I (dir.); BALLESTER PASTOR, I. (coord.)], “*Comentarios a la Ley del Estatuto del Trabajo Autónomo*”, Bilbao, CISS-Wolters Kluwer, 2007.

VICENTE PALACIO, A., “*Los trabajadores por cuenta propia de otros Régímenes especiales*”, Documentación Laboral, núm. 69, 2003.

VINAIXA MIQUEL, M. “*La Responsabilidad Civil por Contaminación Transfronteriza Derivada de Residuos*”, Universidad de Santiago de Compostela, Estudios de Derecho Internacional Privado, 2006.

VV.AA., “*Actualidad Jurídica del Transporte por Carretera*”, In Memoriam F.M. Sánchez Gamborino, Fundación Francisco Corell, Madrid, noviembre 2005.

VV.AA., “*Estudios sobre la jornada de trabajo*”, Asociación de Cajas de Ahorros para Relaciones Laborales (ACARL), Madrid, 1991.

VV.AA. [GARCÍA NINET, I (dir.); BALLESTER PASTOR, I (coord.)], “*Comentarios a la Ley del Estatuto del Trabajo Autónomo*”, Bilbao, CISS-Wolters Kluwer, 2007.

VV.AA., “*El contrato de transporte*”, Consejo General del Poder Judicial, Manuales de Formación Continuada, núm. 21, Madrid, 2003.

VV.AA., “*El transporte terrestre de mercancías*”, Fundación Valenciaporte (Biblioteca Técnica) Valencia, 2010.

VV.AA., “*La Salud Laboral en el Sector del Transporte por Carretera*”, publicación que forma parte del proyecto I-071, financiado por la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales en la convocatoria del año 2000. Edita: LABOUR, Grupo de Análisis Sociolaborales Internacionales, Madrid.

VV.AA., “*Manual Básico para la elaboración e implantación de un Plan de Emergencia en PYMES*”, Organismo Autónomo del OSALAN, Instituto Vasco de Seguridad y Salud Laborales, Bilbao, octubre 2001.

VV.AA., “*Prevención de Riesgos Laborales en los Trabajadores del Sector del Transporte*”, Servicio de Prevención de la Empresa Municipal de Transportes de Valencia, Revista de la Sociedad Española de Medicina y Seguridad del Trabajo (SEMST), núm. 11.

VV.AA. [VILLALÓN CRUZ, J (dir.), VALDÉS, DAL-RÉ, F. (coord.)] “*El Estatuto del Trabajo Autónomo*”, La Ley, Madrid, 2008.

## ANEXOS

### 1) Programa de materias de los cursos de cualificación inicial y formación continua de conductores (RD 1032/2007, de 20 de julio).

Los conocimientos que se deberán tener en cuenta para la verificación de la cualificación inicial del conductor deberán referirse al menos a las materias enumeradas en el presente anexo. Los candidatos deberán alcanzar el nivel de conocimientos y de aptitudes prácticas necesario para conducir con seguridad la categoría de vehículos de que se trate.

El nivel mínimo de conocimientos no podrá ser inferior al alcanzado durante la escolaridad obligatoria completada con una formación profesional. La duración de los distintos módulos contemplados en el programa está referida a la modalidad ordinaria de cualificación inicial. Cuando se trate de cursos de formación acelerada, la duración total de cada módulo se reducirá a la mitad.

#### A) Programa del curso de cualificación inicial

##### Sección 1ª Permisos C, C+E, C1, C1+E

1. Formación avanzada sobre conducción racional basada en las normas de seguridad.

1.1. Objetivo: Conocer las características de la cadena cinemática para optimizar su utilización.

Contenido: Conocimiento del vehículo; curvas de par, potencia y consumo específico de un motor; zona de utilización óptima del cuentarrevoluciones; diagramas de cobertura de las relaciones de la caja de cambio de velocidades; mantenimiento mecánico básico. Duración: 40 horas, de las que 5 serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula, si bien hasta un máximo de 15 de estas últimas podrán serle impartidas a bordo de un camión mientras otro alumno lo conduce. Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración anteriormente señalada se reducirá a la mitad.



1.2. Objetivo: Conocer las características técnicas y el funcionamiento de los dispositivos de seguridad a fin de dominar el vehículo, minimizar su desgaste y prevenir las anomalías de funcionamiento.

Contenido: Neumáticos; frenos; características del circuito de frenado oleoneumático; límites de utilización de los frenos y ralentizadores; utilización combinada de frenos y ralentizadores; selección de la mejor combinación entre velocidad y relación de transmisión; utilización de la inercia del vehículo; utilización de los medios de ralentización y de frenado en las bajadas; acciones que deben adoptarse en caso de fallo. Duración: 30 horas, de las que 10 serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula, si bien hasta un máximo de 5 de estas últimas podrán serle impartidas a bordo de un camión mientras otro alumno lo conduce. Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración anteriormente señalada se reducirá a la mitad.

1.3. Objetivo: Poder optimizar el consumo de carburante.

Contenido: Optimización del consumo de carburante mediante la aplicación de las técnicas indicadas en los puntos 1.1 y 1.2. Duración: 30 horas de las que 5 serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula, si bien hasta un máximo de 5 de estas últimas podrán serle impartidas a bordo de un camión mientras otro alumno lo conduce. Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración anteriormente señalada se reducirá a la mitad.

1.4. Objetivo: Ser capaz de realizar una operación de carga respetando las consignas de seguridad y la buena utilización del vehículo.

Contenido: La carga; fuerzas que se aplican a los vehículos en movimiento; utilización de las relaciones de la caja de velocidades en función de la carga del vehículo y del perfil de la carretera; cálculo de la carga útil de un vehículo o de un conjunto de vehículos; cálculo del volumen útil; reparto de la carga; consecuencias de la sobrecarga por eje; estabilidad del vehículo y centro de gravedad; tipos de embalaje y apoyos de la carga. Principales tipos de mercancías que requieren estiba; técnicas de calce y estiba; utilización de correas de estiba; verificación de los dispositivos de estiba; utilización de los medios de manipulación; entoldado y desentoldado. Duración: 30 horas que se impartirán en aula, si bien hasta un máximo de 5 de ellas podrán serle impartidas al alumno a bordo de un camión mientras otro alumno lo conduce.

En especial, se dedicarán 9 horas de este módulo a analizar la temática relativa al transporte de mercancías peligrosas, con el siguiente contenido y distribución: comportamiento en marcha de los vehículos cisterna y contenedores cisterna (1 hora); conducta del conductor antes y después de la

carga (1 hora y 30 minutos); manipulación y estiba de bultos, sujeción y protección de la carga (1 hora y 30 minutos); prohibición de carga en común en un mismo vehículo o contenedor (1 hora); precauciones que deben adoptarse en la carga y la descarga (1 hora); disposiciones específicas relativas a la utilización de vehículos cisterna y contenedores cisterna (3 horas).

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración anteriormente señalada se reducirá a la mitad, si bien deberán respetarse las 9 horas dedicadas en especial a la temática de mercancías peligrosas.

## 2. Aplicación de la reglamentación.

2.1. Objetivo: Conocer el entorno social del transporte por carretera y su reglamentación.

Contenido: El tacógrafo; duración máxima de la jornada laboral específica del sector de los transportes; principios, aplicación y consecuencias de los Reglamentos (CEE) número 3821/85 (LCEur 1985, 1329) y (CE) número 561/2006 (LCEur 2006, 798) ; sanciones en caso de no utilización, mala utilización o manipulación fraudulenta del tacógrafo. Conocimiento del entorno social del transporte por carretera: derechos y obligaciones del conductor en materia de cualificación inicial y de formación continua. Duración: 30 horas que se impartirán en aula, si bien hasta un máximo de 5 de ellas podrán serle impartidas al alumno a bordo de un camión mientras otro alumno lo conduce.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración anteriormente señalada se reducirá a la mitad.

2.2. Objetivo: Conocer la reglamentación en materia de transporte de mercancías.

Contenido: Clases de permisos de conducción; el transporte de mercancías por carretera; masas y dimensiones máximas de los vehículos; títulos que habilitan para el ejercicio del transporte. Obligaciones en virtud de los modelos de contrato de transporte de mercancías; redacción de los documentos en los que se concrete el contrato de transporte. Autorizaciones de transporte internacional. Obligaciones del Convenio CMR; redacción de la carta de porte internacional; paso de fronteras; transitarios; documentos especiales que acompañan a las mercancías. Duración: 10 horas, que se impartirán en aula.

En especial, se dedicarán 5 horas de este módulo a analizar la temática relativa al transporte de mercancías peligrosas, con el siguiente contenido: Disposiciones generales aplicables al transporte de mercancías peligrosas (1

hora); finalidad y funcionamiento del equipo técnico de los vehículos (2 horas); etiquetado y señalización (2 horas).

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración anteriormente señalada se reducirá a la mitad, si bien deberán respetarse las 5 horas dedicadas en especial a la temática de mercancías peligrosas.

### 3. Salud, seguridad vial y medioambiental, servicio, logística.

3.1. Objetivo: Tener conciencia de los riesgos de la carretera y los accidentes de trabajo.

Contenido: Tipología de los accidentes de trabajo en el sector del transporte; uso de las vías públicas; la importancia del cumplimiento de las normas de Tráfico y Seguridad Vial; alumbrado y señalización óptica; señales en los vehículos; señales de circulación; los accidentes de tráfico, la magnitud del problema; estadísticas de los accidentes de circulación; implicación de los vehículos pesados; dinámica de un impacto y consecuencias humanas, materiales y económicas del accidente; los grupos de riesgo; los factores de riesgo; la conducción preventiva; conducción en condiciones adversas; contaminación y accidentes. Duración: 40 horas que se impartirán en aula, si bien hasta un máximo de 7 de ellas podrán serle impartidas al alumno a bordo de un camión mientras otro alumno lo conduce.

En especial, se dedicarán 6 horas de este módulo a analizar la temática relativa al transporte de mercancías peligrosas, con el siguiente contenido: Principales tipos de riesgos (2 horas); medidas de prevención y seguridad adecuadas a los diferentes tipos de riesgo (4 horas).

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración anteriormente señalada se reducirá a la mitad, si bien deberán respetarse las 6 horas dedicadas en especial a la temática de mercancías peligrosas.

3.2. Objetivo: Ser capaz de prevenir la delincuencia y el tráfico de inmigrantes clandestinos.

Contenido: Información general; implicaciones para los conductores; medidas de prevención; lista de comprobaciones; legislación sobre la responsabilidad de los transportistas. Duración: 2 horas, que se impartirán en aula.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración anteriormente señalada se reducirá a la mitad.

### 3.3. Objetivo: Ser capaz de prevenir los riesgos físicos.

Contenido: Principios ergonómicos: Movimientos y posturas de riesgo, condición física, ejercicios de manipulación y protecciones individuales. Duración: 7 horas que se impartirán en aula, si bien hasta un máximo de 5 de ellas podrán serle impartidas al alumno a bordo de un camión mientras otro alumno lo conduce.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración anteriormente señalada se reducirá a la mitad.

### 3.4. Objetivo: Tener conciencia de la importancia de la aptitud física y mental.

Contenido: La conducción, una tarea de toma de decisiones; actitudes y capacidades básicas para una conducción segura; estado físico del conductor; principios de una alimentación sana y equilibrada; efectos del alcohol; los medicamentos o cualquier otra sustancia que pueda modificar el comportamiento; síntomas, causas y efectos de la fatiga y el estrés; papel fundamental del ciclo básico actividad/reposo. Duración: 9 horas, que se impartirán en aula.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración anteriormente señalada se reducirá a la mitad.

### 3.5. Objetivo: Tener capacidad para evaluar situaciones de emergencia.

Contenido: Seguridad activa y pasiva; comportamiento en situaciones de emergencia: Actuación en caso de accidente de tráfico; intervención, sensibilización y educación vial (formación individualizada); las normas de tráfico y la seguridad vial (debate grupal, dinámica de grupos); evaluación de la situación; prevención del agravamiento de accidentes; aviso a los servicios de socorro; auxilio a los heridos y aplicación de los primeros socorros; reacción en caso de incendio; evacuación de los ocupantes del camión; garantizar la seguridad de todos los pasajeros; reacciones en caso de agresión; principios básicos de la declaración amistosa de accidente. Duración: 15 horas, que se impartirán en aula.

En especial, se dedicarán 5 horas de este módulo a analizar la temática relativa al transporte de mercancías peligrosas, con el siguiente contenido y distribución: Prácticas de extinción de incendios (3 horas); primeros auxilios (2 horas).

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración anteriormente señalada se reducirá a la mitad, si bien deberán respetarse las 5 horas dedicadas en especial a la temática de mercancías peligrosas.

3.6. Objetivo: Poder adoptar comportamientos que contribuyan a valorar la imagen de marca de una empresa.

Contenido: Actitudes del conductor e imagen de marca: importancia para la empresa de la calidad de la prestación del conductor; diferentes papeles del conductor; diferentes interlocutores del conductor; mantenimiento del vehículo; organización del trabajo; consecuencias de un litigio en los planos comercial y financiero. Duración: 7 horas, que se impartirán en aula.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración anteriormente señalada se reducirá a la mitad.

3.7. Objetivo: Conocer el entorno económico del transporte por carretera de mercancías y la organización del mercado.

Contenido: El transporte por carretera frente a los demás modos de transporte (competencia, transporte de carga); diferentes actividades del transporte por carretera (transporte por cuenta ajena, por cuenta propia y actividades auxiliares del transporte); organización de los principales tipos de empresas de transporte y de actividades auxiliares del transporte; diferentes especializaciones del transporte (cisternas, temperaturas controladas, etc.); evolución del sector (diversificación de las prestaciones ofrecidas, ferrocarril-carretera, subcontratación, etc.). Duración: 30 horas, que se impartirán en aula, si bien hasta un máximo de 3 de ellas podrán ser impartidas al alumno a bordo de un camión mientras otro alumno lo conduce.

En especial, se dedicarán 11 horas de este módulo a analizar la temática relativa al transporte de mercancías peligrosas, con el siguiente contenido y distribución: Otras disposiciones especiales relativas a la utilización de vehículos cisterna y contenedores cisterna (2 horas); medio ambiente y contaminación, traslado de residuos, su control (1 hora); transporte multimodal, operaciones de modos múltiples de transporte (1 hora); responsabilidad civil, información general, seguros (1 hora); cisternas y contenedores cisterna, características descripción y tipos (3 horas); prácticas (2 horas); evaluación (1 hora).

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración anteriormente señalada se reducirá a la mitad, si bien deberán respetarse las 11 horas dedicadas en especial a la temática de mercancías peligrosas.

## Sección 2ª Permisos D, D+E, D1, D1+E

1. Formación avanzada sobre conducción racional basada en las normas de seguridad.

1.1. Objetivo: Conocer las características de la cadena cinemática para optimizar su utilización.

Contenido: Conocimiento del vehículo; curvas de par, potencia y consumo específico de un motor; zona de utilización óptima del cuentarrevoluciones; diagramas de cobertura de las relaciones de la caja de cambio de velocidades; mantenimiento mecánico básico. Duración: 40 horas, de las que 5 serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula, si bien hasta un máximo de 15 de estas últimas podrán serle impartidas a bordo de un autocar mientras otro alumno lo conduce.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración anteriormente señalada se reducirá a la mitad.

1.2. Objetivo: Conocer las características técnicas y el funcionamiento de los dispositivos de seguridad a fin de dominar el vehículo, minimizar su desgaste y prevenir las anomalías de funcionamiento.

Contenido: Neumáticos; frenos; características del circuito de frenado oleoneumático; límites de utilización de los frenos y ralentizadores; utilización combinada de frenos y ralentizador; selección de la mejor combinación entre velocidad y relación de transmisión; utilización de la inercia del vehículo; utilización de los medios de ralentización y de frenado en las bajadas; acciones que deben adoptarse en caso de fallo. Duración: 30 horas, de las que 10 serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula, si bien hasta un máximo de 5 de estas últimas podrán serle impartidas a bordo de un autocar mientras otro alumno lo conduce.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración anteriormente señalada se reducirá a la mitad.

1.3. Objetivo: Poder optimizar el consumo de carburante.

Contenido: Optimización del consumo de carburante mediante la aplicación de las técnicas indicadas en los puntos 1.1 y 1.2. Duración: 30 horas, de las que 5 serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula, si bien hasta un máximo de 5 de estas últimas podrán serle impartidas a bordo de un autocar mientras otro alumno lo conduce.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración anteriormente señalada se reducirá a la mitad.

1.4. Objetivo: Poder garantizar la seguridad y la comodidad de los pasajeros.

Contenido: Calibración de los movimientos longitudinales y laterales; uso compartido de la carretera; colocación en la calzada; suavidad de frenado; trabajo del voladizo; utilización de infraestructuras específicas (espacios públicos, vías reservadas); gestión de conflictos entre una conducción segura y las demás funciones propias del conductor; interacción con los pasajeros; especificidades del transporte de determinados grupos de pasajeros (discapacitados, niños). Duración: 15 horas que se impartirán en aula, si bien hasta un máximo de 5 de ellas podrán serle impartidas al alumno a bordo de un autocar mientras otro alumno lo conduce.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración anteriormente señalada se reducirá a la mitad.

1.5. Objetivo: Ser capaz de llevar a cabo una operación de carga respetando las consignas de seguridad y la buena utilización del vehículo.

Contenido: La carga; fuerzas que se aplican a los vehículos en movimiento; utilización de las relaciones de la caja de velocidades en función de la carga del vehículo y del perfil de la carretera; cálculo de la carga útil de un vehículo o de un conjunto de vehículos; reparto de la carga; consecuencias de la sobrecarga por eje; estabilidad del vehículo y centro de gravedad. Duración: 15 horas, que se impartirán en aula.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración anteriormente señalada se reducirá a la mitad.

2. Aplicación de la reglamentación.

2.1. Objetivo: Conocer el entorno social del transporte por carretera y su reglamentación.

Contenido: El tacógrafo; duración máxima de la jornada laboral específica del sector de los transportes; principios, aplicación y consecuencias de los Reglamentos (CEE) número 3821/85 y (CE) número 561/2006; sanciones en caso de no utilización, mala utilización o manipulación fraudulenta del tacógrafo. Conocimiento del entorno social del transporte por carretera: derechos y obligaciones del conductor en materia de cualificación inicial y de formación continua. Duración: 30 horas que se impartirán en aula, si bien hasta un

máximo de 5 de ellas podrán serle impartidas al alumno a bordo de un autocar mientras otro alumno lo conduce.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración anteriormente señalada se reducirá a la mitad.

2.2. Objetivo: Conocer la reglamentación relativa al transporte de viajeros.

Contenido: Clases de permisos de conducción; transporte de viajeros por carretera; masas y dimensiones máximas de los vehículos; transporte de grupos específicos; equipos de seguridad a bordo del autocar; cinturones de seguridad; carga del vehículo. Duración: 10 horas que se impartirán en aula.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración anteriormente señalada se reducirá a la mitad.

3. Salud, seguridad vial y medioambiental, servicio, logística.

3.1. Objetivo: Tener conciencia de los riesgos de la carretera y los accidentes de trabajo.

Contenido: Tipología de los accidentes de trabajo en el sector del transporte; uso de las vías públicas; la importancia del cumplimiento de las normas de Tráfico y Seguridad Vial; alumbrado y señalización óptica; señales en los vehículos; señales de circulación; los accidentes de tráfico, la magnitud del problema; estadísticas de los accidentes de circulación; implicación de los autocares; dinámica de un impacto y consecuencias humanas, materiales y económicas del accidente; los grupos de riesgo; los factores de riesgo; la conducción preventiva; conducción en condiciones adversas; contaminación y accidentes. Duración: 40 horas que se impartirán en aula, si bien hasta un máximo de 7 de ellas podrán serle impartidas al alumno a bordo de un autocar mientras otro alumno lo conduce.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración anteriormente señalada se reducirá a la mitad.

3.2. Objetivo: Ser capaz de prevenir la delincuencia y el tráfico de inmigrantes clandestinos.

Contenido: Información general; implicaciones para los conductores; medidas de prevención; lista de comprobaciones; legislación sobre la responsabilidad de los transportistas. Duración: 2 horas que se impartirán en aula.



Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración anteriormente señalada se reducirá a la mitad.

### 3.3. Objetivo: Ser capaz de prevenir los riesgos físicos.

Contenido: Principios ergonómicos: movimientos y posturas de riesgo, condición física, ejercicios de manipulación y protecciones individuales. Duración: 7 horas que se impartirán en aula, si bien hasta un máximo de 5 de ellas podrán serle impartidas al alumno a bordo de un autocar mientras otro alumno lo conduce.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración anteriormente señalada se reducirá a la mitad.

### 3.4. Objetivo: Tener conciencia de la importancia de la aptitud física y mental.

Contenido: La conducción, una tarea de toma de decisiones; actitudes y capacidades básicas para una conducción segura; estado físico del conductor; principios de una alimentación sana y equilibrada; efectos del alcohol; los medicamentos o cualquier otra sustancia que pueda modificar el comportamiento; síntomas, causas y efectos de la fatiga y el estrés; papel fundamental del ciclo básico actividad/reposo. Duración: 9 horas que se impartirán en aula.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración anteriormente señalada se reducirá a la mitad.

### 3.5. Objetivo: Tener capacidad para evaluar situaciones de emergencia.

Contenido: Seguridad activa y pasiva; comportamiento en situaciones de emergencia: actuación en caso de accidente de tráfico; intervención, sensibilización y educación vial (formación individualizada); las normas de tráfico y la seguridad vial (debate grupal, dinámica de grupos); evaluación de la situación; prevención del agravamiento de accidentes; aviso a los servicios de socorro; auxilio a los heridos y aplicación de los primeros socorros; reacción en caso de incendio; evacuación de los pasajeros del autocar; garantizar la seguridad de todos los pasajeros; reacciones en caso de agresión; principios básicos de la declaración amistosa de accidente. Duración: 15 horas que se impartirán en aula.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración anteriormente señalada se reducirá a la mitad.

3.6. Objetivo: Poder adoptar comportamientos que contribuyan a valorar la imagen de marca de una empresa.

Contenido: Actitudes del conductor e imagen de marca: importancia para la empresa de la calidad de la prestación del conductor; diferentes papeles del conductor; diferentes interlocutores del conductor; mantenimiento del vehículo; organización del trabajo; consecuencias de un litigio en los planos comercial y financiero. Duración: 7 horas que se impartirán en aula.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración anteriormente señalada se reducirá a la mitad.

3.7. Objetivo: Conocer el entorno económico del transporte por carretera de viajeros y la organización del mercado.

Contenido: El transporte por carretera de viajeros frente a los distintos modos de transporte de viajeros (ferrocarril, automóvil particular), distintas actividades del transporte por carretera de viajeros; paso de fronteras (transporte internacional); organización de los principales tipos de empresas de transporte de viajeros por carretera. Duración: 30 horas que se impartirán en aula, si bien hasta un máximo de 3 de ellas podrán ser impartidas al alumno a bordo de un autocar mientras otro alumno lo conduce.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración anteriormente señalada se reducirá a la mitad.

## B) Programa de los cursos de formación continua

La formación continua, obligatoria para todos los conductores incluidos en el ámbito de aplicación de este Real Decreto, deberá permitirles actualizar los conocimientos esenciales para el ejercicio de su función, haciendo especial hincapié en la seguridad en carretera y la racionalización del consumo de carburante. Dicha función tiene por finalidad profundizar y revisar algunos de los conocimientos adquiridos con la obtención del certificado de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial.

Para cualquier clase de permiso.

1. Formación avanzada sobre conducción racional basada en las normas de seguridad.

1.1. Objetivo: Conocer las características de la cadena cinemática para optimizar su utilización.

Contenido: Conocimiento del vehículo; curvas de par, potencia y consumo específico de un motor; zona de utilización óptima del cuentarrevoluciones; diagramas de cobertura de las relaciones de la caja de cambio de velocidades; mantenimiento mecánico básico.

Duración: 1 hora, que se impartirá en aula.

1.2. Objetivo: Conocer las características técnicas y el funcionamiento de los dispositivos de seguridad a fin de dominar el vehículo, minimizar su desgaste y prevenir las anomalías de funcionamiento.

Contenido: Neumáticos; frenos; límites de utilización de los frenos y ralentizadores; selección de la mejor combinación entre velocidad y relación de transmisión; utilización de la inercia del vehículo; utilización de los medios de ralentización y de frenado en las bajadas; acciones que deben adoptarse en caso de fallo. Duración: 3 horas, que se impartirán en aula.

1.3. Objetivo: Poder optimizar el consumo de carburante.

Contenido: Optimización del consumo de carburante mediante la aplicación de las técnicas indicadas en los puntos 1.1 y 1.2. Duración: 4 horas, que se impartirán en aula.

2. Aplicación de la reglamentación.

2.1. Objetivo: Conocer el entorno social del transporte por carretera y su reglamentación.

Contenido: El tacógrafo; duración máxima de la jornada laboral específica del sector de los transportes; principios, aplicación y consecuencias de los Reglamentos (CEE) número 3821/85 y (CE) número 561/2006; sanciones en caso de no utilización, mala utilización o manipulación fraudulenta del tacógrafo. Conocimiento del entorno social del transporte por carretera: derechos y obligaciones del conductor en materia de cualificación inicial y de formación continua. Duración: 5 horas, que se impartirán en aula.

3. Salud, seguridad vial y medioambiental, servicio, logística.

3.1. Objetivo: Tener conciencia de los riesgos de la carretera y los accidentes de trabajo.

Contenido: Tipología de los accidentes de trabajo en el sector del transporte; la importancia del cumplimiento de las normas de tráfico y seguridad vial; alumbrado y señalización óptica; los accidentes de tráfico, la magnitud del

problema; estadísticas de los accidentes de circulación; implicación de los vehículos pesados; dinámica de un impacto y consecuencias humanas, materiales y económicas del accidente; los grupos de riesgo; los factores de riesgo (la velocidad, el alcohol, las drogas tóxicas, las enfermedades y los fármacos, el sueño, la fatiga, el estrés); la conducción preventiva; conducción en condiciones adversas; contaminación y accidentes. Duración: 8 horas, que se impartirán en aula.

3.2. Objetivo: Tener conciencia de la importancia de la aptitud física y mental.


Contenido: La conducción, una tarea de toma de decisiones; actitudes y capacidades básicas para una conducción segura; estado físico del conductor; principios de una alimentación sana y equilibrada, efectos del alcohol, los medicamentos o cualquier otra sustancia que pueda modificar el comportamiento; síntomas, causas y efectos de la fatiga y el estrés; papel fundamental del ciclo básico actividad/reposo. Duración: 4 horas, que reimpartirán en aula.

3.3. Objetivo: Tener capacidad para evaluar situaciones de emergencia.

Contenido: Seguridad activa y pasiva; comportamiento en situaciones de emergencia, actuación en caso de accidente de tráfico; intervención, sensibilización y educación vial (formación individualizada); las normas de tráfico y la seguridad vial (debate grupal, dinámica de grupos); evaluación de la situación; prevención del agravamiento de accidentes; aviso a los servicios de socorro; auxilio a los heridos y aplicación de los primeros socorros; reacción en caso de incendio; evacuación de los ocupantes del vehículo; reacciones en caso de agresión; principios básicos de la declaración amistosa de accidente. Duración: 10 horas, que se impartirán en aula, si bien 4 de ellas serán desarrolladas de forma individualizada sobre contenidos de intervención, sensibilización y educación vial y 1 será desarrollada en debate en grupo sobre aspectos del tráfico y la seguridad vial.

2) Tarjeta de cualificación del conductor (RD 1032/2007, de 20 de julio).

Anverso

|   |  |   |                     |
|---|--|---|---------------------|
|  | TARJETA DE CUALIFICACIÓN DEL CONDUCTOR |   | (ESTADO MIEMBRO)    |
|   | 6. FOTOGRAFIA                          | 1.<br>2.<br>3.<br>4a.<br>4c.<br>5a.<br>7.<br>(8.) | 4b.<br>(4d.)<br>5b. |
| 9.  |  |   |                     |

Reverso

|     |     |     |
|-----|-----|-----|
| 11. | 9.  | 10. |
|     | C1  |     |
|     | C   |     |
|     | D1  |     |
|     | D   |     |
|     | C1E |     |
|     | CE  |     |
|     | D1E |     |
|     | DE  |     |

1. Apellidos  
2. Nombre  
3. Fecha y lugar de nacimiento  
4a. Fecha de expedición  
4b. Fecha de caducidad administrativa  
4c. Expedido por  
5a. Número del permiso de conducción  
5b. Número de serie de la tarjeta  
10. Código comunitario

3) Modelo de autorización ADR para el transporte de mercancías peligrosas (certificado o carnet ADR. Reglamento General de Conductores, 2009).

Anverso

Para fines de la reglamentación nacional solamente.  
Aux fins de la réglementation nationale seulement.

**ADR-CERTIFICADO DE FORMACIÓN PARA LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS QUE TRANSPORTEN MERCANCÍAS PELIGROSAS.**  
**ADR-CERTIFICAT DE FORMATION POUR LES CONDUCTEURS DE VEHICULES TRANSPORTANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES.**

Certificado N.º .....  
Certificat N.º .....

**E**

Válido para la o las clases (1) (2)      Valable pour la ou les classes (1) (2)

En cisternas (1) En cisternas (1)      En vehículos no cisternas (1) Autres que cisternes (1)

|     |     |
|-----|-----|
| 1   | 1   |
| 2   | 2   |
| 3   | 3   |
| 4.1 | 4.1 |
| 4.2 | 4.2 |
| 4.3 | 4.3 |
| 5.1 | 5.1 |
| 5.2 | 5.2 |
| 6.1 | 6.1 |
| 6.2 | 6.2 |
| 7   | 7   |
| 8   | 8   |
| 9   | 9   |

Hasta (fecha) (3) .....  
Jusqu'à (date) (3) .....

(1) Tâche(s) à qui ne procède. (2) Pour la complation de la validité à véral classes, voir page 3. (3) Pour l'extension de la validité à d'autres classes, voir la page 3.  
(1) S'ilte ce qui ne convient pas. (2) Pour la complation de la validité à d'autres classes, voir la page 3. (3) Pour le renouvellement de la validité, voir page 3.

Reverso

Apellidos  
Nom .....

Nombre  
Prénoms) .....

Fecha de nacimiento  
Date de naissance .....

Nacionalidad  
Nationalité .....

Firma del titular  
Signature du titulaire: .....

---

Expedido por la  
autorité de l'émission de:

Definido por .....

Fecha  
Date .....

Firma (1)  
Signature (1) .....

---

Renovado hasta  
Renouvelé jusqu'à:

Por .....

Fecha  
Date .....

Firma (4)  
Signature (4): .....

**SE AMPLIA LA VALIDEZ A LA CLASE O LAS CLASES (5)**      **VALIDITE ETENDUE A LA CLASSE OU AUX CLASSES (5)**

En cisternas      En cisternas

|     |     |
|-----|-----|
| 1   | 1   |
| 2   | 2   |
| 3   | 3   |
| 4.1 | 4.1 |
| 4.2 | 4.2 |
| 4.3 | 4.3 |
| 5.1 | 5.1 |
| 5.2 | 5.2 |
| 6.1 | 6.1 |
| 6.2 | 6.2 |
| 7   | 7   |
| 8   | 8   |
| 9   | 9   |

Fecha  
Date .....

Firma y/o sello  
Signature et/ou tampon .....

---

En vehículos no cisternas      Autres que cisternes

|     |     |
|-----|-----|
| 1   | 1   |
| 2   | 2   |
| 3   | 3   |
| 4.1 | 4.1 |
| 4.2 | 4.2 |
| 4.3 | 4.3 |
| 5.1 | 5.1 |
| 5.2 | 5.2 |
| 6.1 | 6.1 |
| 6.2 | 6.2 |
| 7   | 7   |
| 8   | 8   |
| 9   | 9   |

Fecha  
Date .....

Firma y/o sello  
Signature et/ou tampon .....

(1) Y/o sello de la autoridad que expide el certificado. (4) Et/ou tampon de l'autorité délivrant le certificat.  
(1) Tâche(s) à qui ne procède. (2) Pour l'extension de la validité à d'autres classes, voir la page 3. (3) Pour le renouvellement de la validité, voir page 3.

4) Solicitud de pruebas de aptitud mercancías peligrosas. Jefatura de Tráfico.



MINISTERIO DEL INTERIOR

SOLICITUD DE PRUEBAS DE APTITUD MERCANCÍAS PÉLIGROSAS

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO  
JEFATURA DE TRÁFICO

|             |  |                     |               |
|-------------|--|---------------------|---------------|
| DNI/NIE/CIF |  | Fecha de nacimiento |               |
| Apellidos   |  |                     |               |
| Nombre      |  | Nacionalidad        | Sexo<br>VACIO |

**DOMICILIO DEL SOLICITANTE A EFECTOS DE NOTIFICACIONES**

|           |        |        |           |            |               |        |           |
|-----------|--------|--------|-----------|------------|---------------|--------|-----------|
| Tipo Vía  | Vía    | Número | Kilómetro | Hectómetro | Bloque        | Portal |           |
| Escalera  | Planta | Puerta |           | Localidad  |               |        | Municipio |
| Provincia |        |        |           |            | Código postal |        |           |

**DATOS DEL REPRESENTANTE**

|                    |                       |         |   |
|--------------------|-----------------------|---------|---|
| Nombre y apellidos |                       | DNI/NIE |   |
|                    |                       |         | ⊗ |
| ⊗                  | (Validación mecánica) |         |   |

**DATOS DEL CENTRO DE FORMACIÓN**

|        |                    |
|--------|--------------------|
| Nombre | N.º de Inscripción |
|--------|--------------------|

**PRUEBAS QUE SOLICITA**

|                                    |                                       |                                  |
|------------------------------------|---------------------------------------|----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> OBTENCIÓN | <input type="checkbox"/> BÁSICA COMÚN | <input type="checkbox"/> CLASE 1 |
| <input type="checkbox"/> PRÓRROGA  | <input type="checkbox"/> CISTERNAS    | <input type="checkbox"/> CLASE 7 |

Solicito realizar las pruebas control de conocimientos que arriba se indican.  
A tal efecto, declaro expresamente cumplir los requisitos mencionados en el párrafo d) del artículo 26 y en el párrafo a) del apartado 3 del artículo 28 del Reglamento General de Conductores y que, a los efectos de caducidad, conozco lo dispuesto en el artículo 66 del mismo Reglamento, preceptos que se reseñan al dorso

Mod. 2.01/MP IMPRESO GRATUITO (ABR-2011)

|   |                             |                      |                         |                        |                        |
|---|-----------------------------|----------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|
| VERIFI-<br>CADOS<br>LOS<br>DATOS  | Firma del/la funcionario/a: | (Localidad y fecha)  |                         |                        |                        |
|   |                             | Firma del interesado | Firma del representante |                        |                        |
| <p><b>A RELLENAR POR LA JEFATURA DE TRÁFICO:</b></p> <table border="1"> <tr> <td>Fecha y hora de examen</td> <td>Fecha y hora de examen</td> </tr> </table> |                             |                      |                         | Fecha y hora de examen | Fecha y hora de examen |
| Fecha y hora de examen  | Fecha y hora de examen      |                      |                         |                        |                        |

5) Lista de las Materias precisas para la realización de las pruebas de Consejero de Seguridad (RD 1566/1999, de 8 de octubre).

Los conocimientos que se tendrán en cuenta para la expedición del certificado se referirán, como mínimo, a las siguientes materias:

I. Medidas generales de prevención y de seguridad:

1. Conocimientos de los tipos de consecuencias que puedan derivarse de un accidente en el que estén implicadas mercancías peligrosas.

2. Conocimiento de las principales causas de accidente.

II. Disposiciones relativas al modo de transporte utilizado contenidas en la legislación nacional, normas comunitarias, convenios y acuerdos internacionales, y que se refieran, en particular, a:

1. Clasificación de las mercancías peligrosas:

a) Procedimiento de clasificación de las soluciones y mezclas.

b) Estructura de la enumeración de las materias.

c) Clases de mercancías peligrosas y los principios de clasificación de las mismas.

d) Naturaleza de las materias y objetos peligrosos transportados.

e) Propiedades físico-químicas y toxicológicas.

2. Condiciones generales de embalaje, incluidas las cisternas y contenedores-cisterna:

a) Tipos de embalajes, codificación y marcado.

b) Requisitos relativos a los embalajes y normas relativas a las pruebas efectuadas a los embalajes.

c) Estado del embalaje y control periódico.

3. Etiquetas e indicaciones de peligro:

a) Inscripción en las etiquetas de peligro.

b) Colocación y eliminación de las etiquetas de peligro.

c) Señalización y etiquetado.



4. Indicaciones en la carta de porte:

- a) Datos consignados en la carta de porte.
- b) Declaración de conformidad del expedidor.

5. Modo de envío y restricciones en la expedición:

- a) Carga completa.
- b) Transporte a granel.
- c) Transporte en grandes recipientes para el granel.
- d) Transporte en contenedores.
- e) Transporte en cisternas fijas o desmontables.

6. Transporte de pasajeros.

7. Prohibiciones y precauciones de carga en común.

8. Separación de las materias.

9. Limitación de las cantidades transportadas y cantidades exentas.

10. Manipulación y estiba:

- a) Carga y descarga (grado de llenado).
- b) Estiba y separación.

11. Limpieza o desgasificación antes de la carga y después de la carga.

12. Tripulación: formación profesional.

13. Documentos que deben llevarse a bordo:

- a) Carta de porte.
- b) Instrucciones escritas.
- c) Certificado de autorización del vehículo.
- d) Certificado de formación para los conductores de vehículos.
- e) Certificado de formación relativa a la navegación interior.
- f) Copia de cualquier exención.
- g) Otros documentos.

14. Consignas de seguridad: ejecución de las instrucciones y equipo de protección del conductor.
15. Obligaciones de vigilancia: estacionamiento.
16. Reglas y restricciones de circulación o de navegación.
17. Vertidos operativos o accidentales de sustancias contaminantes.
18. Requisitos relativos al material de transporte.










## 6) Instrucciones Escritas según el ADR.





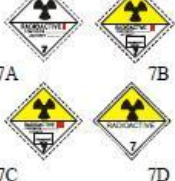



|  |
|--|
| <b>INSTRUCCIONES ESCRITAS SEGÚN EL ADR</b> |
|--|

Acciones en caso de accidente o emergencia

En caso de accidente o emergencia que puede producirse o surgir durante el transporte, los miembros de la tripulación del vehículo llevarán a cabo las siguientes acciones cuando sea seguro y practicable hacerlo:

- Aplicar el sistema de frenado, apagar el motor y desconectar la batería accionando el interruptor cuando exista;
- Evitar fuentes de ignición, en particular, no fumar o activar ningún equipo eléctrico;
- Informar a los servicios de emergencia apropiados, proporcionando tanta información como sea posible sobre el incidente o accidente y las materias involucradas;
- Ponerse el chaleco fluorescente y colocar las señales de advertencia autoportantes como sea apropiado;
- Mantener los documentos de transporte disponibles para los receptores a su llegada;
- No andar sobre las materias derramadas, no tocarlas y evitar la inhalación de gases, humo, polvo y vapores manteniéndose en el lado desde donde sopla el viento;
- Siempre que sea posible hacerlo con seguridad, emplear los extintores para apagar incendios pequeños/iniciales en neumáticos, frenos y compartimento del motor;
- Los miembros de la tripulación del vehículo no deberán actuar contra los incendios en los compartimentos de carga;
- Siempre que sea posible hacerlo con seguridad, emplear el equipo de a bordo para evitar fugas al medio ambiente acuático o al sistema de alcantarillado y para contener los derrames;
- Apartarse de las proximidades del accidente o emergencia, aconsejar a otras personas que se aparten y seguir el consejo de los servicios de emergencias;
- Quitarse toda ropa y equipos de protección contaminados después de su utilización y deshacerse de estos de forma segura.



| Indicaciones adicionales para los miembros de la tripulación del vehículo sobre las características de peligro de las mercancías peligrosas por clase y sobre las acciones a realizar en función de las circunstancias predominantes |  |   |
|--|--|---|
| Étiquetas y paneles de peligro   | Características de peligro   | Indicaciones suplementarias   |
| (1)  | (2)  | (3)   |
| <p>Materias y objetos explosivos</p>  <p>1 1.5 1.6</p>  | <p>Presentan una amplia gama de propiedades y efectos tales como la detonación en masa, proyección de fragmentos, incendios/flujos de calor intenso, formación de resplandor intenso, ruido fuerte o humo.</p> <p>Sensible a los choques y/o a los impactos y/o al calor.</p>  | <p>Refugiarse y alejarse de las ventanas.</p>   |
| <p>Materias y objetos explosivos</p>  <p>1.4</p>  | <p>Ligero riesgo de explosión e incendio.</p>  | <p>Refugiarse.</p>  |
| <p>Gases inflamables</p>  <p>2.1</p>  | <p>Riesgo de incendio.</p> <p>Riesgo de explosión.</p> <p>Puede estar bajo presión.</p> <p>Riesgo de asfixia.</p> <p>Puede provocar quemaduras y/o congelación.</p> <p>Los dispositivos de confinamiento pueden explotar bajo los efectos del calor.</p>   | <p>Refugiarse.</p> <p>Mantenerse lejos de zonas bajas.</p>  |
| <p>Gases no inflamables, no tóxicos</p>  <p>2.2</p>   | <p>Riesgo de asfixia.</p> <p>Puede estar bajo presión.</p> <p>Puede provocar congelación.</p> <p>Los dispositivos de confinamiento pueden explotar bajo los efectos del calor.</p>   | <p>Refugiarse.</p> <p>Mantenerse lejos de zonas bajas.</p>  |
| <p>Gases tóxicos</p>  <p>2.3</p>  | <p>Riesgo de intoxicación.</p> <p>Puede estar bajo presión.</p> <p>Puede provocar quemaduras y/o congelación.</p> <p>Los dispositivos de confinamiento pueden explotar bajo los efectos del calor.</p>   | <p>Usar máscara de evacuación de emergencia.</p> <p>Refugiarse.</p> <p>Mantenerse lejos de zonas bajas.</p> |
| <p>Líquidos inflamables</p>  <p>3</p>   | <p>Riesgo de incendio.</p> <p>Riesgo de explosión.</p> <p>Los dispositivos de confinamiento pueden explotar bajo los efectos del calor.</p>  | <p>Refugiarse.</p> <p>Mantenerse lejos de zonas bajas.</p>  |
| <p>Materias sólidas inflamables, materias autorreactivas y materias sólidas explosivas desensibilizadas</p>  <p>4.1</p>                           | <p>Riesgo de incendio. Las materias inflamables o combustibles pueden incendiarse por calor, chispas o llamas.</p> <p>Pueden contener materias autorreactivas con posibilidad de descomposición exotérmica bajo los efectos del calor, del contacto con otras materias (como ácidos, compuestos de metal pesado o aminas), fricción o choque. Esto puede dar como resultado la emanación de gases o vapores nocivos e inflamables o inflamación espontánea.</p> <p>Los dispositivos de confinamiento pueden explotar bajo los efectos del calor.</p> <p>Riesgo de explosión de las materias explosivas desensibilizadas en caso de fuga del agente de desensibilización.</p> |   |
| <p>Materias que pueden experimentar inflamación espontánea</p>  <p>4.2</p>  | <p>Riesgo de incendio por inflamación espontánea si los embalajes se dañan o se derrama el contenido.</p> <p>Puede reaccionar violentamente con el agua.</p>   |   |
| <p>Materias que en contacto con el agua desprenden gases inflamables</p>  <p>4.3</p>  | <p>Riesgo de incendio y de explosión en caso de contacto con el agua.</p>  | <p>Las materias derramadas se deben tapar de forma que se mantengan separadas del agua.</p>                 |

| Indicaciones adicionales para los miembros de la tripulación del vehículo sobre las características de peligro de las mercancías peligrosas por clase y sobre las acciones a realizar en función de las circunstancias predominantes |  |  |
|--|--|--|
| Étiquetas y paneles de peligro   | Características de peligro   | Indicaciones suplementarias  |
| (1)  | (2)  | (3)  |
| <p>Materias comburentes</p>  <p>5.1</p>   | <p>Riesgo de fuerte reacción, de inflamación y de explosión en caso de contacto con materias combustibles o inflamables.</p>   | <p>Evitar mezclar con materias inflamables o fácilmente inflamables (por ejemplo, serrín).</p> |
| <p>Peróxidos orgánicos</p>  <p>5.2</p>  | <p>Riesgo de descomposición exotérmica a temperaturas elevadas, por contacto con otras materias (como ácidos, compuestos de metales pesados o aminas), de fricción o choque. Esto puede dar como resultado la emanación de gases o vapores nocivos e inflamables o inflamación espontánea.</p> | <p>Evitar mezclar con materias inflamables o fácilmente inflamables (por ejemplo, serrín).</p> |
| <p>Materias tóxicas</p>  <p>6.1</p>   | <p>Riesgo de intoxicación por inhalación, contacto con la piel o ingestión.<br/>Riesgos para el medio ambiente acuático o el sistema de alcantarillado.</p>  | <p>Usar máscara de evacuación de emergencia.</p>   |
| <p>Materias infecciosas</p>  <p>6.2</p>   | <p>Riesgo de infección.<br/>Puede causar enfermedades graves en seres humanos o animales.<br/>Riesgos para el medio ambiente acuático o el sistema de alcantarillado.</p>  |  |
| <p>Materias radiactivas</p>  <p>7A 7B<br/>7C 7D</p>  | <p>Riesgo de incorporación y radiación externa.</p>  | <p>Limitar el tiempo de exposición.</p>  |
| <p>Materias fisiónables</p>  <p>7E</p>  | <p>Riesgo de reacción nuclear en cadena.</p>   |  |
| <p>Materias corrosivas</p>  <p>8</p>  | <p>Riesgo de quemaduras por corrosión.<br/>Pueden reaccionar fuertemente entre ellas, con el agua o con otras sustancias.<br/>La materia derramada puede desprender vapores corrosivos.<br/>Riesgos para el medio ambiente acuático o los sistemas de alcantarillado.</p>                      |  |
| <p>Materias y objetos peligrosos diversos</p>  <p>9</p>   | <p>Riesgo de quemaduras.<br/>Riesgo de incendio.<br/>Riesgo de explosión.<br/>Riesgos para el medio ambiente acuático o los sistemas de alcantarillado.</p>  |  |

**NOTA 1:** Para mercancías peligrosas con riesgos múltiples y para los cargamentos en común, se observarán las disposiciones aplicables a cada sección.

**2:** Las indicaciones suplementarias indicadas arriba puede adaptarse para tener en cuenta las clases de mercancías peligrosas que se transportan y sus medios de transporte.



| Indicaciones adicionales para los miembros de la tripulación del vehículo sobre las características de peligro de las mercancías peligrosas indicadas por las marcas y sobre las acciones a realizar en función de las circunstancias predominantes |   |  |
|---|---|--|
| Marca   | Características de riesgo   | Indicaciones suplementarias  |
| (1)   | (2)   | (3)  |
| <br>Sustancias peligrosas para el medio ambiente   | Riesgo para el medio ambiente acuático o los sistemas de alcantarillado |  |
| <br>Materias transportadas en caliente   | Riesgo de quemaduras por calor.   | Evitar el contacto con partes calientes de la unidad de transporte y la materia derramada. |

**Equipamiento de protección general e individual para ser utilizadas cuando se tengan que tomar medidas de emergencia generales o que comporten riesgos particulares que deberán encontrarse a bordo del vehículo de acuerdo con la sección 8.1.5 del ADR**

Toda unidad de transporte, debe llevar a bordo el equipamiento siguiente:

- un calzo por vehículo, de dimensiones apropiadas para la masa máxima del vehículo y el diámetro de las ruedas;
- dos señales de advertencia autoportantes;
- líquido para el lavado de los ojos<sup>a</sup>; y

para cada miembro de la tripulación del vehículo

- un chaleco o ropa fluorescente (semejante por ejemplo al descrito en la norma europea EN 471);
- aparato de iluminación portátil;
- un par de guantes protectores; y
- un equipo de protección ocular (por ejemplo gafas protectoras).

Equipamiento adicional requerido para ciertas clases:

- se deberá llevar una máscara<sup>b</sup> de evacuación de emergencia por cada miembro de la tripulación a bordo del vehículo para las etiquetas de peligro números 2.3 ó 6.1;
- una pala<sup>c</sup>;
- un obturador de entrada al alcantarillado<sup>c</sup>;
- un recipiente colector<sup>c</sup>.

<sup>a</sup> No se requiere para las etiquetas de peligro números 1, 1.4, 1.5, 1.6, 2.1, 2.2 y 2.3.

<sup>b</sup> Por ejemplo una máscara de evacuación de emergencia con un filtro combinado de gas/polvo del tipo A1B1E1K1-P1 o A2B2E2K2-P2 que sea similar al que se describe en la norma EN 141.

<sup>c</sup> Sólo se requiere para las materias sólidas y líquidas con etiquetas de peligro números 3, 4.1, 4.3, 8 ó 9.

7) Informe sobre sucesos ocurridos durante el transporte de mercancías peligrosas conforme al ADR.

**Informe sobre sucesos ocurridos durante el transporte de mercancías peligrosas  
conforme a la sección 1.8.5 del RID/ADR**

|  |                |           |
|--|----------------|-----------|
| Transportista/Empresa ferroviaria:<br>.....<br>. |                |           |
| Dirección:<br>.....                              |                |           |
| Nombre de la persona de<br>contacto:.....        | Teléfono:..... | Fax:..... |

*(La autoridad competente retirará esta página de portada antes de remitir el informe)*

8) Eje en el que se determinan las partes que contienen una unidad de transporte de mercancías peligrosas por carretera [Acuerdo Multilateral M-198 en virtud de la Sección 1.5.1 del ADR 2009 relativo al número de remolques en una unidad de transportes por carretera, hecho en Madrid el 9 de febrero de 2010 (BOE 14 octubre 2010)].





9) Red de Itinerarios Mercancías Peligrosas (RIMP).



## 10) Modelos de etiquetas según el ADR.

### PELIGRO DE CLASE 1 Materias y objetos explosivos



(Nº 1)

Divisiones 1.1, 1.2 y 1.3

Signo convencional (bomba explosionando): negro sobre fondo naranja; cifra "1" en la esquina inferior



(Nº 1.4)

División 1.4



(Nº 1.5)

División 1.5



(Nº 1.6)

División 1.6

Cifras negras sobre fondo naranja. Deberán medir unos 30 mm de altura y 5 mm de espesor (para una etiqueta de 100 mm x 100 mm); cifra 1 en la esquina inferior.

\*\* Indicación de la división – se dejará en blanco si las propiedades explosivas constituyen el riesgo subsidiario.

\* Indicación del grupo de compatibilidad – se dejará en blanco si las propiedades explosivas constituyen el riesgo subsidiario.

### PELIGRO DE CLASE 2

Gases



(Nº 2.1)

Gases inflamables

Signo convencional (llama): negro o blanco (salvo según 5.2.2.2.1.6 d)) sobre fondo rojo; cifra "2" en la esquina inferior.



(Nº 2.2)

Gases no inflamables, no tóxicos

Signo convencional (botella de gas): negro o blanco sobre fondo verde; cifra "2" en la esquina inferior.

### PELIGRO DE CLASE 3

Líquidos inflamables



(Nº 2.3)

Gases tóxicos

Signo convencional (calavera sobre dos tibias): negro sobre fondo blanco; cifra "2" en la esquina inferior.



(Nº 3)

Signo convencional (llama): negro o blanco sobre fondo rojo; cifra "3" en la esquina inferior.

**PELIGRO DE CLASE 4.1**  
Materias sólidas inflamables,  
materias autorreactivas y materias  
sólidas explosivas desensibilizadas



(Nº 4.1)  
Signo convencional (llama):  
negro sobre fondo blanco,  
con siete barras verticales  
rojas; cifra "4" en la  
esquina inferior.

**PELIGRO DE CLASE 4.2**  
Materias  
espontáneamente  
inflamables



(Nº 4.2)  
Signo convencional (llama):  
negro sobre fondo blanco,  
(mitad superior) y rojo  
(mitad inferior); cifra "4" en la  
esquina inferior.

**PELIGRO DE CLASE 4.3**  
Materias que, en contacto  
con el agua, desprenden  
gases inflamables



(Nº 4.3)  
Signo convencional (llama): negro  
o blanco sobre fondo azul;  
cifra "4" en la esquina inferior.

**PELIGRO DE CLASE 5.1**  
Materias comburentes



(Nº 5.1)  
Signo convencional (llama por encima de un círculo):  
negro sobre fondo amarillo;  
cifra "5.1" en la esquina inferior

**PELIGRO DE CLASE 5.2**  
Peróxidos orgánicos



(Nº 5.2)  
Signo convencional (llama): negra o blanca;  
fondo: mitad superior roja y mitad inferior amarilla  
cifra "5.2" en la esquina inferior

**PELIGRO DE CLASE 6.1**  
Materias tóxicas



(Nº 6.1)  
Signo convencional (calavera sobre dos tibias): negro  
sobre fondo blanco; cifra "6" en la esquina inferior.

**PELIGRO DE CLASE 6.2**  
Materias infecciosas



(Nº 6.2)  
La mitad inferior de la etiqueta puede llevar las menciones: "MATERIAS INFECCIOSAS" y "EN CASO DE  
DESPERFECTO O FUGA, AVISAR INMEDIATAMENTE A LAS AUTORIDADES SANITARIAS"  
Signo convencional (tres lunas crecientes sobre un círculo) y menciones, negras sobre fondo blanco;  
cifra "6" en la esquina inferior.

**PELIGRO DE CLASE 7**

Materias radiactivas



(N° 7A)

Categoría I – Blanca

Signo convencional (trébol): negro sobre fondo blanco;

Texto (obligatorio): en negro en la mitad inferior de la etiqueta:

“RADIOACTIVE”

“CONTENTS.....”

“ACTIVITY.....”

La palabra “RADIOACTIVE” deberá ir seguida de una barra vertical roja; cifra “7” en la esquina inferior.



(N° 7B)

Categoría II-Amarilla

Signo convencional (trébol): negro sobre fondo amarillo con reborde blanco(mitad superior) y blanco (mitad inferior);

Texto (obligatorio): en negro en la mitad inferior de la etiqueta:

“RADIOACTIVE”

“CONTENTS.....”

“ACTIVITY.....”

En un recuadro de borde negro: “TRANSPORT INDEX”

La palabra “RADIOACTIVE”

deberá ir seguida de dos

barras verticales rojas;

cifra “7” en la esquina inferior.



(N° 7C)

Categoría III-Amarilla

Signo convencional (trébol): negro sobre fondo amarillo con reborde blanco(mitad superior) y blanco (mitad inferior);

Texto (obligatorio): en negro en la mitad inferior de la etiqueta:

“RADIOACTIVE”

“CONTENTS.....”

“ACTIVITY.....”

En un recuadro de borde negro: “TRANSPORT INDEX”

La palabra “RADIOACTIVE”

deberá ir seguida de tres

barras verticales rojas;

cifra “7” en la esquina inferior.



(N° 7E)

Materias fisiónables de la clase 7

fondo blanco;

Texto (obligatorio): en negro en la parte superior de la etiqueta: “FISSILE”

En un recuadro negro en la parte inferior de la etiqueta: “CRITICALITY SAFETY INDEX”;

cifra “7” en la esquina inferior.

**PELIGRO DE CLASE 8**

Materias corrosivas

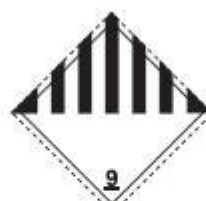


(N° 8)

Signo convencional (líquidos vertidos de dos tubos de ensayo de vidrio sobre una mano y un metal): negro sobre fondo blanco (mitad superior); y negro con reborde blanco (mitad inferior); cifra “8” en blanco en la esquina inferior.

**PELIGRO DE CLASE 9**

Materias y objetos peligrosos diversos



(N° 9)

Signo convencional (siete líneas verticales en la mitad superior): negro sobre fondo blanco; cifra “9” subrayada en la esquina inferior.

