

# *Revista de Derecho del Transporte*

Terrestre | Marítimo | Aéreo y Multimodal

*Rdt · 2012 · N.º 10*



**EUSKO JAURLARITZA**  
**GOBIERNO VASCO**

ETXEBIZITZA, HERRI LAN  
ETA GARRAIO SAILA  
*Portu eta Itsas Gestioa Zuzendaritza*  
*Itas Ardurakeria Eskola*

**DEPARTAMENTO DE VMENDA,**  
**OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES**  
*Dirección de Puertos y Aeropuertos*  
*Escuela de Administración Marítima*

# SUMARIO

## DOCTRINA

	<u>Pág.</u>
FRANCISCO TRUJILLO PONS, <i>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</i> .....	11
ALEJANDRO JOSÉ PIERA VALDÉS, <i>Una mirada crítica al Convenio de Tokio de 1963 sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves. ¿Debería la OACI intentar modificarlo?</i> .....	27
ELISABETTA G. ROSAFIO, <i>Contrattazione on line, trasporto low cost e tutela del consumatore</i> .....	65
IGONE ALTZELAI ULIONDO, <i>Hacia un espacio ferroviario europeo único</i> .....	79
BÁRBARA DE LA VEGA JUSTRIBÓ, <i>La responsabilidad del porteador aéreo derivada de la inejecución del transporte por causa de las cenizas volcánicas</i> .....	107

## TRIBUNA PROFESIONAL

CARLOS VILLACORTA SALÍS y JEAN-PIERRE BELLECAVE, <i>El Convenio de Montreal y la doctrina de Forum Non Conveniens</i> .....	143
---	-----

## SECCIONES

### TRANSPORTE TERRESTRE

A. Noticias.....	157
B. Legislación .....	160
I. Legislación comunitaria. ....	160
II. Legislación estatal.....	162
III. Legislación autonómica.....	163
C. Jurisprudencia .....	172
I. Reseñas de jurisprudencia .....	172

	Pág.
1. Tribunal Supremo .....	172
2. Tribunales Superiores de Justicia.....	173
3. Audiencias Provinciales .....	173
a) Transporte por carretera.....	173
a') Transporte de mercancías nacional .....	173
b') Transporte de mercancías internacional (CMR) .....	183
c') Transporte de viajeros .....	186
b) Transporte por ferrocarril.....	187
D. Derecho de la Competencia.....	187
E. Recensiones y bibliografía .....	189
I. Recensiones.....	189
1. <i>Régimen jurídico del sector postal. Comentario a la Ley 43/2010...</i> (PETIT LAVALL, dir.), Valencia, Tirant lo Blanch, 2011, por Fernan- do Juan y Mateu .....	189
2. <i>El Convenio CMR. El contrato de transporte internacional de mer-             cancías por carretera</i> (SÁNCHEZ GAMBORINO y CABRERA CÁNOVAS), Barcelona, Marge Books, 2012, por Sonia Rodríguez Sánchez.....	196
II. Bibliografía.....	202

## TRANSPORTE MARÍTIMO

A. Noticias.....	207
B. Legislación .....	211
I. Nacional .....	211
1. Seguridad marítima.....	211
2. Seguridad marítima y protección del medio marino .....	213
3. Salvamento marítimo .....	214
4. Transporte marítimo .....	214
5. Embarcaciones de recreo .....	216
II. Comunitaria .....	216
1. Normas legales.....	216
2. Trámites legislativos.....	217
3. Otros documentos .....	217
C. Jurisprudencia .....	218
I. Reseñas de jurisprudencia .....	218
1. Transporte marítimo .....	218
2. Laboral marítimo .....	221
II. Comentarios de jurisprudencia.....	225

	Pág.
1. «Comienzo del tiempo de plancha (o estadía). La visión inglesa y alemana del “port charter” y “berth charter”», por Tatiana Arroyo Vendrell .....	225
D. Convenios e instrumentos internacionales.....	231
I. Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional.....	231
II. Organización Internacional del Trabajo .....	232
1. Documentos.....	232
2. Ratificaciones de Convenios y Recomendaciones de la Organización Internacional del Trabajo.....	232
E. Pólizas.....	233

## TRANSPORTE AÉREO Y MULTIMODAL

A. Legislación .....	237
B. Jurisprudencia .....	246
I. Reseñas de jurisprudencia: transporte aéreo .....	246
1. Pasajeros.....	246
a) Daños.....	246
b) Equipajes .....	248
c) Retraso.....	249
d) Denegación de embarque y cancelación .....	252
2. Mercancías.....	254
3. Otras cuestiones .....	255
4. Cuestiones de Derecho público .....	256
5. Sentencias y laudos laborales .....	258
II. Comentarios de jurisprudencia .....	265
1. «El comandante de aeronave y su derecho al salario de asistencia a una aeronave en peligro», por Mario O. Folchi .....	265
C. Derecho de la competencia .....	272
D. Recensiones y bibliografía.....	274
I. Recensiones.....	274
1. Antonio Fortes Martín, <i>La ordenación y el control administrativo del tráfico aéreo</i> , por Manuel Alba Fernández.....	274
II. Bibliografía.....	278
1. Transporte aéreo .....	278
a) Monografías .....	278
b) Artículos en revistas científicas .....	278
2. Transporte multimodal.....	283

---

	<u>Pág.</u>
SEGUROS	
A. Noticias.....	287
B. Legislación.....	288
C. Jurisprudencia.....	288
I. Seguros marítimos.....	288
II. Seguros terrestres.....	290
1. Seguro de transporte terrestre de mercancías.....	290
a) Delimitación del riesgo.....	290
b) Interpretación.....	292
c) Determinación de la indemnización.....	294
d) Legitimación activa. Subrogación del asegurador.....	294
e) Legitimación pasiva.....	296
2. Seguro de responsabilidad civil del porteador.....	297
3. Seguro de viajeros.....	299
III. Seguros aéreos.....	300
D. Bibliografía.....	300

# 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 CCAA DEL PAÍS VASCO Y CATALUÑA \*

Francisco Trujillo Pons

Becario de Investigación

Departamento de Derecho del Trabajo, Seguridad Social y Eclesiástico del Estado  
Universitat Jaume I. Castellón de la Plana

## RESUMEN

*El transporte de mercancías peligrosas —por los riesgos inherentes de la carga transportada— está sujeto a restricciones a la circulación por carretera a nivel nacional, con el objetivo de salvaguardar a la población en caso de accidente grave. Al respecto, la DGT publica anualmente medidas de regulación de tráfico para el territorio nacional, con excepción de las Comunidades Autónomas de Cataluña y País Vasco por tener competencia para imponer sus propias restricciones a la circulación de esta clase de vehículos. Al conjunto de estas restricciones, se une también el paso por túneles; en concreto, se analiza por su importancia, las derivadas del túnel de Somport (situado en la frontera entre España y Francia).*

**Palabras clave:** prevención riesgos laborales, restricciones, tráfico por carretera, transporte mercancías peligrosas, circulación, ADR, Cataluña, País Vasco.

**Risk Prevention with Regard to the Carriage of Dangerous Goods by Road from the Perspective of the Traffic Restrictions Affecting such Vehicles. Dangerous Goods Route Network (RIMP). Exceptions for the Autonomous Regions of the Basque Country and Catalonia**

## ABSTRACT

*Carriage of Dangerous Goods —by the inherent risks of cargo—, is subject to restrictions on road traffic nationally, in order to safeguard the public in the event of a major accident. In this regard, published annually by the DGT traffic control measures for the country, except for the regions of Catalonia and the Basque Country in having power to impose their own restrictions on the movement*

---

\* Fecha de recepción del trabajo: 27/07/2012. Fecha de aceptación del trabajo: 15/10/2012.

*of such vehicles. The set of these restrictions, also joins the passage through tunnels, in particular, is analyzed for its importance, the derivatives Somport tunnel (on the border between Spain and France).*

**Keywords:** risk prevention work, restrictions, road traffic, carrying dangerous goods, movement, ADR, Catalonia, Basque Country.

**SUMARIO:** I. ASPECTOS INTRODUCTORIOS.—II. LA REGULACIÓN DE LAS RESTRICCIONES EN LA CARRETERA. LA RED DE ITINERARIOS PARA MERCANCÍAS PELIGROSAS (RIMP): 1. Excepciones al régimen general.—III. PARTICULARIDADES EN LAS CCAA DEL PAÍS VASCO Y CATALUÑA.—IV. RESTRICCIONES CONCRETAS EN EL TRÁNSITO POR EL TÚNEL DE SOMPORT (ZARAGOZA).—V. CONCLUSIONES.—BIBLIOGRAFÍA.

## I. ASPECTOS INTRODUCTORIOS

Los accidentes de tráfico en los que se ven envueltos vehículos cuyas cargas contienen mercancías peligrosas pueden acarrear consecuencias muy negativas para la sociedad y el medio ambiente. El caso del accidente ocurrido en el camping de Los Alfaques (Tarragona) el 11 de julio de 1978 es un claro ejemplo de ello; como consecuencia de una explosión de un camión cisterna que transportaba propileno licuado fallecieron 243 personas.

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 transportista profesional encargado del transporte, como de terceros implicados y del medio ambiente, por la que 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 adquieren gran relevancia. En primer lugar, mejora la propia seguridad del transportista 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 transportista, 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<sup>1</sup>. No en vano, dadas sus características estructurales, es un sector muy atomizado en el que predominan las empresas sin asalariados o con uno o dos asalariados, de modo que en efecto destaca sobremanera la figura de los trabajadores por cuenta propia.

## II. LA REGULACIÓN DE LAS RESTRICCIONES EN LA CARRETERA. LA RED DE ITINERARIOS PARA MERCANCÍAS PELIGROSAS (RIMP)

Producto de la peligrosidad inherente durante el transporte de estas cargas específicas, el Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de mercancías peligrosas por carretera (conocido por las siglas ADR), publicado en el *BOE* de 11 de julio de 2011, 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 art. 10.1 [letras *a*) a *s*)] del Real Decreto 400/2012, de 17 de febrero<sup>2</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 kilogramos de Masa Máxima Autorizada (en adelante, MMA) y a los conjuntos de vehículos de cualquier MMA en todo el territorio nacional excepto para las Comunidades Autónomas del País Vasco<sup>3</sup> y Cataluña<sup>4</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,

<sup>1</sup> Tal es así, que según datos de la última Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera (año 2011) publicada por el Ministerio de Fomento, prácticamente unos 60 millones de toneladas de mercancías correspondieron a operaciones de transporte de servicios por cuenta propia.

<sup>2</sup> Por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior. *BOE* de 18 de febrero de 2012.

<sup>3</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>4</sup> En particular, para el ámbito geográfico de Cataluña, las medidas de regulación de la circulación y el transporte de mercancías por carreteras para el año 2012, se establecen en la Resolución INT/2927/2011, de 15 de diciembre de 2011.



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>5</sup>, sin perjuicio, lógicamente, de su tipificación como falta administrativa. Según la LOTT (art. 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 sujetas 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>6</sup>, 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. 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 art. 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>7</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

<sup>5</sup> Según señala 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 (BOE de 12 de mayo de 2006), en su art. 5.2 (párrafo 4.º).

<sup>6</sup> A este respecto, conviene señalar la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía (Sevilla) (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2.ª), de 5 de diciembre de 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.

<sup>7</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 Real Decreto 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 Real Decreto 551/2006 sustituyó al Real Decreto 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.

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>8</sup> de la Dirección General de Tráfico de acuerdo con lo previsto al respecto, en los arts. 5, 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>9</sup>, así como en los arts. 37 y 39 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre<sup>10</sup>, y en el art. 14 del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre<sup>11</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. Concretamente, estos itinerarios se conocen bajo el acrónimo RIMP (Red de Itinerarios para Mercancías Peligrosas).

En efecto, los transportistas 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 la norma básica por la que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español<sup>12</sup>. 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 transportista profesional a circular por aquellos itinerarios más idóneos, tanto en relación con la seguridad vial como con la fluidez del tráfico,

<sup>8</sup> Publicada en el *BOE* de 4 de febrero de 2012.

<sup>9</sup> *BOE* de 14 de marzo de 1990.

<sup>10</sup> *BOE* de 23 de diciembre de 2003.

<sup>11</sup> *BOE* de 26 de enero de 1999.

<sup>12</sup> Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo, por el que se traspone al ordenamiento jurídico nacional el contenido establecido en el ADR. Publicada en el *BOE* de 12 de mayo de 2006.

recorriendo la mínima distancia posible a lo largo de carreteras convencionales, hasta el punto de entrega de la mercancía.

En todo caso, los transportistas, 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>15</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 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, la empresa de transporte, dentro de sus obligaciones generales consistentes en garantizar la seguridad y salud de sus trabajadores, a tenor

---

<sup>15</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.

del art. 18 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales <sup>14</sup>, debe informar de esta circunstancia al transportista encargado de trasladar 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 transportista, si éste es trabajador por cuenta ajena de una empresa de transporte, puede incurrir en motivo de despido disciplinario por desobediencia en el trabajo [art. 54.2.b) ET] <sup>15</sup>.

De cualquier forma, dado que la actividad del transportista se encuentra reglada, la formación inicial que se exige para poder circular esta clase de mercancías (para la obtención del Certificado de Aptitud Profesional) ya incluye entre sus materias aquellas relacionadas con el cumplimiento de las normas de tráfico, seguridad vial, señales de circulación, accidentes de tráfico, y, por supuesto, el transportista 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, los transportistas profesionales de mercancías peligrosas por carretera ven limitada su actividad en determinadas fechas y horas.

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.

<sup>14</sup> Aprobada por la Ley 31/1995, de 8 de noviembre. *BOE* de 10 de noviembre de 1995.

<sup>15</sup> Así lo ha declarado, por ejemplo, la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Galicia (Sala de lo Social) núm. 482/2011, de 25 de 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 más de 7.500 kilogramos en la provincia de León y en la comunidad autónoma de Galicia, el transportista 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 del reciente II Acuerdo General para las empresas de transporte de mercancías por carretera de 13 de marzo de 2012 y en el art. 58 del Estatuto de los Trabajadores y, al propio tiempo, constituye un incumplimiento contractual grave y culpable que define el art. 54.2.b) y d) del mismo Estatuto.