El Artículo 12. Situaciones inesperadas
Actuación en caso de necesidad.

La carretera es el medio en el que los profesionales del transporte han de desempeñar su trabajo cotidiano, pero a diferencia de otros sectores profesionales, este medio puede verse condicionado por factores externos que incidan de manera puntual e inesperada, haciendo que el trabajo de los conductores profesionales se vea alterado, incluso hasta el punto de no poder cumplir escrupulosamente con todas las disposiciones legales que regulan su actividad laboral.
Ante tal realidad, no puede resultar extraño que la normativa que regula los tiempos de conducción y descanso incorpore (desde el año 1972) una disposición de excepción ante tales situaciones con el objetivo de hacer frente a la imposibilidad de cumplir con la legislación aplicable.
La redacción del artículo 12 del ***REGLAMENTO (CE) nº 561/2006 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 15 de marzo de 2006*** está pensada para poder hacer frente a esas situaciones y su primer párrafo literalmente nos indica lo siguiente:

Siempre que no se comprometa la seguridad en carretera, y con objeto de llegar a un punto de parada adecuado, el conductor podrá apartarse de los artículos 6 a 9 en la medida necesaria para garantizar la seguridad de las personas, del vehículo o de su carga. El conductor deberá señalar manualmente el motivo de la excepción en la hoja de registro del aparato de control o en una impresión del aparato de control o en el registro de servicio, a más tardar, al llegar al punto de parada adecuado.

La Comisión Europea en su Nota Orientativa nº1, nos recuerda con rotundidad que *el artículo 12 contiene disposiciones que permiten a un conductor hacer una excepción de las exigencias mínimas en cuanto a periodos de descanso y a tiempos de conducción máximos incluidos en los artículos 6 a 9, con el fin de encontrar un punto de parada adecuado. Dicho artículo no autoriza al conductor a establecer excepciones al Reglamento por razones conocidas antes de comenzar el viaje. Está concebido para permitir a los conductores hacer frente a situaciones en las que inesperadamente resulte imposible atenerse al Reglamento durante el transcurso del viaje, es decir, situaciones de dificultades infrecuentes, independientes de la voluntad del conductor y aparentemente inevitables, que no hayan podido preverse, incluso tomando todas las precauciones.*



ACCIÓN DE TSUNAMI DEMOCRÀTIC

Cortada la AP-7 a la altura de Girona y las entradas y salidas a Barcelona

460

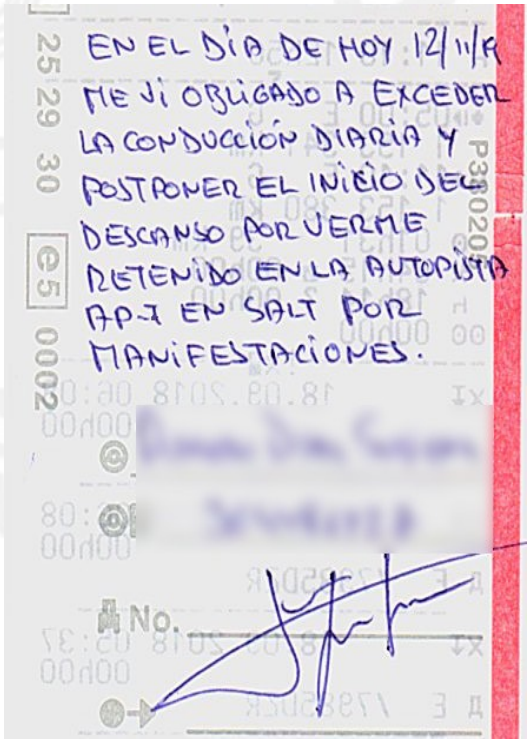
- El corte coincide con un llamamiento del colectivo a hacer lo mismo en la frontera vasca con Francia
- Catalunya | Tsunami Democràtic y CDR: Última hora de las movilizaciones y cortes, en directo

Colapso de vehículos en la AP7 entre Girona y Salt por el corte del Tsunami Democràtic de esta tarde (Pere Duran / NORD MEDIA)

REDACCIÓN / AGENCIAS, BARCELONA 12/11/2019 18:49 | Actualizado a 12/11/2019 21:09

La **autopista AP-7** está cortada en ambos sentidos de la marcha desde poco antes de las seis y cuarto de la tarde a la altura de Sant Gregori, en Girona, en una nueva acción convocada por **Tsunami**

"La metodologia i la formació



EN EL DÍA DE HOY 12/11/A ME VI OBLIGADO A EXCEDER LA CONDUCCIÓN DIARIA Y POSTPONER EL INICIO DEL DESCANSO POR VERME RETENIDO EN LA AUTOPISTA AP-7 EN SALT POR MANIFESTACIONES.

Además de esto, se pone de relieve el papel que tienen los actores involucrados en la aplicación de la excepción. Por un lado el papel de la empresa de transportes, que está obligada a organizar el trabajo del conductor de manera que cumpla con las disposiciones sobre tiempos máximos de conducción y mínimos de descanso. En segundo lugar el conductor, que es en quien reside la toma de decisión de apartarse del reglamento, sin comprometer la seguridad vial y además, deberá indicar a mano el motivo de tal decisión tan pronto como llegue al punto de parada. Por último y no menos importante, el agente de control que evalúe las actividades del conductor y ante un caso excepcional de este tipo, aplique su criterio teniendo en cuenta el historial de actividades del conductor para valorar la legitimidad de la excepción, por lo que es imprescindible aportar todo cuanto podamos para acreditar lo ocurrido:

Con fecha de lunes 17/03/2020 se instalan controles excepcionales en el paso fronterizo de Tui-Valença, lo que ha venido provocando retenciones de tráfico muy importantes a lo largo de toda la mañana.
Debido a estas retenciones, el conductor [redacted], con tarjeta de conductor nº: E[redacted]000001, se ha visto obligado a **posponer el inicio de su descanso diario, extendiendo su jornada por un periodo adicional de 01:45 sin que este suceso haya provocado ni exceso de conducción ininterrumpida ni diaria.**

Inicio	Final	Duración	Vehículo	⊙	🛠	◪	⊙+🛠
16. Marzo 2020 21:59	17. Marzo 2020 14:44	16:45	[redacted]JKW	06:13	01:25	00:00	07:38

Se adjuntan tickets impresos originales de fechas 16 y 17 de marzo de 2020, fotografías, así como noticias de prensa para su valoración conjunta de lo ocurrido.

Y para que así conste, a los efectos oportunos, se firma la presente en Vigo, a 17 de Marzo de 2020



EL PAÍS SOCIEDAD E SUSCRÍBETE INICIAR SESIÓN

CORONAVIRUS >

España y Portugal acuerdan dejar solo nueve pasos fronterizos abiertos

Desde que entre en vigor la medida, solo podrán pasar mercancías y trabajadores transfronterizos



Un guardia civil para un coche en la frontera entre Tui y Valenca, este lunes. En vídeo: Fernando Grande-Marlaska informa del cierre de las fronteras españolas.
MIGUEL RIOPA (AFP)

Actuación en un caso real

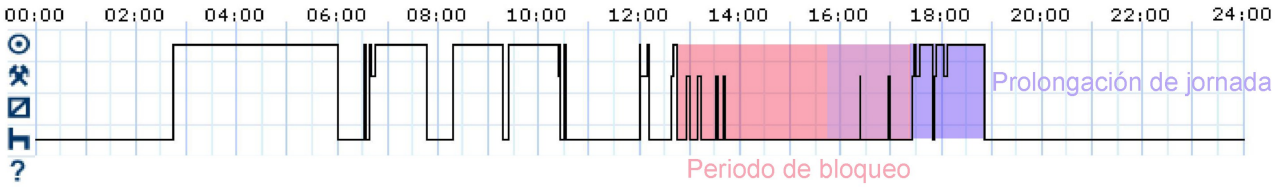
Vamos a ver la actuación correcta ante un caso inesperado, con su debida justificación y la valoración de las autoridades ante una inspección rutinaria que derivó en apertura de dos expedientes sancionadores por infracción administrativa debido al incumplimiento de las normas sobre tiempos de conducción y descanso.

El conductor, que ha iniciado su jornada diaria un viernes a las 02:44, descarga la mercancía que transporta en una instalación rural en Francia cuyo único acceso es un camino de tierra. Cuando transita por la pista ya para abandonar el lugar, el vehículo queda atrapado en una curva a consecuencia del barro que no le deja avanzar e incluso desplaza el vehículo de su trayectoria. Debido a esta situación, el vehículo permanece inmovilizado por un periodo de 04 horas y 45 minutos en una zona cercana a Trouville sur Mer (Francia) no pudiendo continuar su camino hasta poder ser remolcado por un vehículo agrícola.





El conductor, desde el anterior descanso semanal ya había realizado tres descansos diarios reducidos, por lo que en esa jornada estaría obligado a realizar un descanso diario normal, que se transformaría en descanso semanal iniciándolo como muy tarde a las 15:44. A consecuencia de esta situación inesperada y excepcional el conductor se vio obligado a prolongar su jornada con objeto de poder retirar el vehículo y llegar a un establecimiento hotelero para realizar su descanso semanal.



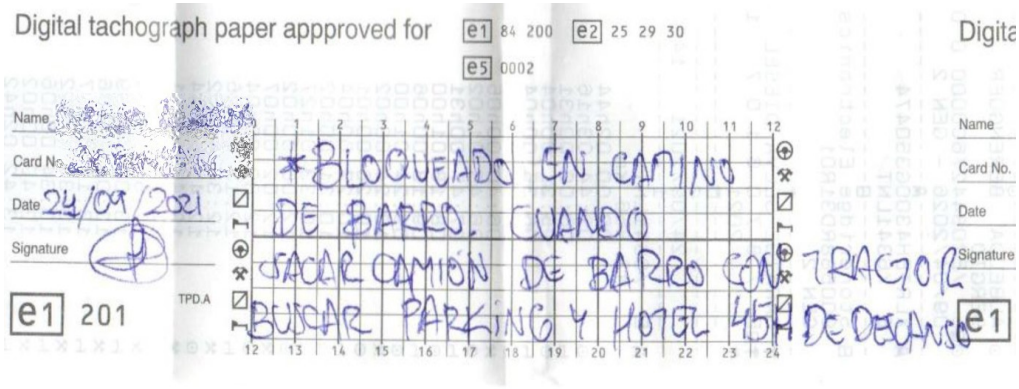
Para poder acreditar la situación acaecida, siempre es necesario poder disponer de cualquier medio al alcance del conductor, bien sean fotografías, noticias aparecidas en prensa, etc. En este caso en concreto, además de las imágenes realizadas por el conductor, se está en disposición de poder mostrar el registro de las coordenadas grabadas por el sistema de localización del vehículo, pero además, de aquellas registradas por el propio tacógrafo inteligente instalado en el vehículo.



17.02.2021 00:00:00	Instalación Unidad Intravehicular GEN2 Stoneridge Electronics 900588RD31R01
Fabricante:	Stoneridge Electronics Adolfsbergsvägen 3, S70227 Örebro
Tipo-Aparato:	900588RD31R01
Nº de serie:	A2 1594095 01-21
Fecha de fabricación:	17/02/2021
Identificación-Softw are:	PA88 17/02/2021 0:00
Licencia:	e5-0002
19.04.2021 13:09:30	Emparejamiento del sensor A1 20975967 02-21 e1-0002
Nº de serie del sensor:	A1 20975967 02-21
Licencia:	e1-0002

El conductor, nada más llegar al punto de parada adecuado, es decir, a una instalación hotelera donde realizar obligatoriamente su descanso semanal regular, imprime un ticket y hace reseña de lo ocurrido según lo dispuesto en el propio reglamento: "*El conductor deberá señalar manualmente el motivo de la*

excepción en la hoja de registro del aparato de control o en una impresión del aparato de control o en el registro de servicio, a más tardar, al llegar al punto de parada adecuado."



Es muy importante cumplir con esta obligación por parte del conductor y no más tarde de su llegada a un punto de parada adecuado siempre según las circunstancias en las que se encuentre. Es una cuestión crucial de cara a justificar lo ocurrido ante un posible control en carretera.
Pues bien, una vez cumplidos por parte del conductor los preceptos reglamentarios en estos casos, el conductor realiza su descanso semanal y continua con su trabajo habitual.

Tiempo más tarde, la empresa es requerida por las autoridades para que entregue registros de tacógrafo como parte de un control rutinario. Como consecuencia de ese control, se inicia procedimiento sancionador incoando dos expedientes distintos. Por un lado una infracción grave por minoración del descanso diario en aquella jornada acaecida en Francia: "*En el periodo de 24 horas comprendido entre las 02:44 del 24/09/2021, en que finaliza un descanso diario/semanal , y las 02:44 del 25/09/2021, el descanso realizado por el conductor ha sido de 07:51 horas, entre las 18:53 del 24/09/2021 y las 02:44 del 25/09/2021, lo que representa una minoración superior a una hora, y no superior a dos horas, de las 9 horas mínimas obligatorias*."
Pero además, como el conductor en aquel momento ya había realizado su tres descansos diarios reducidos desde el anterior descanso semanal, se deriva un segundo expediente sancionador por infracción grave al entenderse que se excede el número máximo de descansos reducidos entre descansos semanales.

Afortunadamente el conductor había hecho muy bien las cosas y como hemos visto, se habían cumplido los preceptos reglamentarios para que la situación pueda ser entendida como una situación inesperada en la que ha resultado imposible el cumplimiento de las disposiciones reglamentarias en lo relativo a los descansos diarios.
Por todo ello, tras ser entregada la documentación pertinente, la administración resuelve el procedimiento dando por sobreseídos ambos expedientes sancionadores:

De conformidad a lo establecido en el Art. 211 del Reglamento de aplicación de la Ley 16/1987, de 30 de Julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, una vez examinadas las alegaciones formuladas en el correspondiente escrito de descargos por el denunciado, el Inspector que suscribe expone lo siguiente: La empresa justifica en esta fase de alegaciones la minoración del descanso diario del conductor, al realizar un descanso de 07:00 horas y 00:51 minutos en lugar de las 09:00 horas obligatorias en este caso. Ello fue debido a que en el período comprendido entre las 05:47h del día 20/09/2021, en que finalizaba un descanso semanal y las 18:53 h del día 24/09/2021, en que comenzaba el siguiente descanso semanal, el vehículo que conducía quedó atrapado en un camino rural en Francia, siendo remolcado por un vehículo agrícola, viéndose obligado a prolongar su jornada con objeto de poder retirar el vehículo y llegar a un establecimiento hotelero para realizar su descanso semanal. Los datos registrados por el tacógrafo digital del vehículo muestran la situación del mismo en la semana de los hechos, y el punto en el que el vehículo permaneció inmovilizado hasta que pudo proseguir camino que corresponde con un camino rural, desde el que fue remolcado. Por ello, el Inspector que suscribe propone el SOBRESEIMIENTO del presente expediente.
Por lo que, a la vista de todo lo anterior, procede el sobreseimiento del expediente referenciado.
Por todo ello, **ACUERDO**, En virtud de las facultades que me confiere la Ley Orgánica 5/87, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas, modificada por Ley 5/2013 de 4 de julio, en su art. 10.3 y el art. 204.1 del Real Decreto 1211/90, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, modificado por el Real Decreto 1225/2006, de 27 de octubre, dar por conclusa la tramitación del expediente, y al haber quedado desvirtuados los hechos descritos según se acredita en el mismo, procede el **SOBRESEIMIENTO** del citado expediente, con archivo de las actuaciones.