

RECOMENDACIÓN TÉCNICA 6/2023 DE LA AGÈNCIA VALENCIANA DE SEGURETAT FERROVIÀRIA SOBRE PROCEDIMIENTOS DE CONTROL DE LOS TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y GESTIÓN DE LA CIRCULACIÓN, JORNADAS Y DESCANSOS DE DICHO PERSONAL EN EL TRANSPORTE FERROVIARIO Y TRANVIARIO COMPETENCIA DE LA GENERALITAT

| Versión | Fecha | Observaciones |
|---------|------------|---|
| 1.0 | 11/09/2023 | Versión inicial |
| 2.0 | 23/02/2026 | Actualización del contenido de la recomendación técnica Reestructuración y ampliación del desarrollo de las aclaraciones del Anexo |

A. OBJETO

El cumplimiento de los tiempos de conducción y de gestión de la circulación, tanto en período diurno como nocturno, así como de los tiempos y condiciones de la pausa mínima para la efectiva recuperación de la fatiga del mencionado personal, se configura como un aspecto esencial para garantizar una explotación segura.

Es por esto por lo que, dentro de las estrategias para la integración de los factores humanos en los sistemas de gestión de la seguridad, las entidades ferroviarias deben de desarrollar y aplicar los procedimientos oportunos para garantizar que el personal de conducción y de gestión de la circulación se encuentra en condiciones psicofísicas adecuadas para el desarrollo de sus funciones.

El objeto de la presente recomendación es proponer una serie de recomendaciones a las entidades ferroviarias para que implanten dichos procedimientos en sus sistemas de gestión de seguridad, de manera que puedan llevar a cabo el diseño correcto de los tiempos de conducción, de gestión de la circulación y de pausa de su personal, así como cumplir con su obligación de vigilancia sobre estos aspectos.

Para ello, es conveniente aclarar las dudas conceptuales que permitan facilitar la aplicación de estos tiempos en relación con el personal de conducción y de gestión de la circulación.

En todo caso, el contenido aquí reflejado es orientativo y no sustituye a las normas vigentes, ni exime de responsabilidad a los diferentes actores implicados en su cumplimiento.

B. ANTECEDENTES

1. Toda entidad ferroviaria al planificar los tiempos de conducción y gestión de la circulación dentro de la jornada laboral de sus trabajadores debe hacerlo atendiendo a los requisitos legales recogidos en la normativa que le es de aplicación, ya sea esta de seguridad ferroviaria, de regulación laboral o de otra índole, y hacerlo desde una

perspectiva mucho más amplia que el mero cumplimiento de las horas establecidas en dicha normativa, buscando la fórmula más garantista para la seguridad.

2. La Ley 7/2018, de 26 de marzo, de la Generalitat Valenciana, de seguridad ferroviaria (Ley 7/2018, en adelante) regula los tiempos máximos de conducción en el transporte ferroviario y tranviario en su disposición adicional tercera:

1. *Se considera tiempo de conducción aquel durante el cual el o la maquinista es el responsable de la conducción de un vehículo de tracción, con la exclusión de los tiempos previstos para la puesta en servicio (toma) y para la puesta fuera de servicio (deje).*

Se considera tiempo de gestión de la circulación aquel en el que el o la agente de circulación está a cargo de un puesto de circulación, con la exclusión de los tiempos previstos para la puesta en servicio (toma) y para la puesta fuera de servicio (deje).

2. *En relación con el tiempo de conducción y el tiempo de gestión de la circulación, en el transporte ferroviario y tranviario se establecen los siguientes límites:*

- a) *El tiempo de conducción continuada y el tiempo de gestión de la circulación continuada no podrán exceder de cuatro horas, considerándose ésta finalizada cuando finalice la jornada laboral, se disfrute de una pausa mínima de 45 minutos o se disfrute de una pausa que equivalga a un porcentaje superior al 18,75 % del tiempo de conducción continuada.*

- b) *El tiempo de conducción diaria y el tiempo de gestión de la conducción diaria no podrán exceder de ocho horas en período diurno, ni de siete horas en período nocturno, con independencia de la hora en que se produzca su inicio; dándose éste por finalizado cuando se disfrute de forma continuada y completa el descanso mínimo establecido por la correspondiente normativa laboral. En dicho tiempo se incluyen las pausas referidas en la letra anterior que no supongan interrupciones de la jornada laboral.*

Sin embargo, en situaciones degradadas del servicio, los límites a la conducción continuada o diaria fijados en las letras a y b podrán ser rebasados por el tiempo estrictamente necesario para que las personas que efectúan la conducción concluyan su trayecto en los lugares previstos para el disfrute de su pausa o la finalización de su jornada, según proceda, garantizándose en esos supuestos el disfrute a continuación de los períodos mínimos de pausa o de descanso entre jornadas correspondientes en relación con sus tiempos reales de conducción.

3. *El descanso entre jornadas y el régimen de descanso en cómputo semanal se establecerán reglamentariamente, previa consulta con la representación sindical de las empresas operadoras, con observancia de las prescripciones*

relativas al transporte ferroviario en la subsección tercera de la sección cuarta del capítulo II del Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo y la garantía de unas condiciones óptimas de seguridad en la circulación, salud laboral y conciliación de la vida familiar. En todo caso, las jornadas de trabajo continuadas se limitarán a siete días en ciclos diurnos y a cuatro días en ciclos nocturnos.

3. Tal y como queda de manifiesto en la disposición anteriormente citada de la Ley 7/2018, aunque las normas laborales no integran las competencias de la AVSF, su cumplimiento estricto tiene una gran importancia para la seguridad.

Por ello, para la planificación de los tiempos de trabajo y descanso del personal de conducción y de gestión de la circulación, las entidades ferroviarias deberán tener en cuenta también lo dispuesto en el *Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo* y en el *Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores (RDL 2/2015, en adelante)*.

4. Además, deben tenerse en cuenta los diferentes convenios y acuerdos que se suscriban entre la entidad y sus trabajadores, siempre que estos cumplan con la normativa vigente. En este sentido, cabe destacar lo establecido en el artículo 36 del Real Decreto 2/2015, en el que se establece, al respecto de la organización del trabajo por parte de la empresa, que se deberá tener en cuenta el principio general de adaptación del trabajo a la persona, especialmente de cara a atenuar el trabajo monótono y repetitivo en función del tipo de actividad y de las exigencias en materia de seguridad y salud de los trabajadores. Dichas exigencias deberán ser tenidas particularmente en cuenta a la hora de determinar los períodos de descanso durante la jornada de trabajo.
5. Con posterioridad a la publicación de la versión inicial de la presente recomendación técnica, el sector ha manifestado dudas sobre la aplicabilidad de ciertas disposiciones de la recomendación, así como sobre ciertos conceptos carentes de una definición concreta o con necesidad de aclaraciones adicionales.

En consecuencia, esta agencia ha considerado oportuno llevar a cabo la revisión del contenido y aplicabilidad de la versión inicial de la Recomendación Técnica 6/2023. Para ello, se ha analizado asimismo documentación y normativa adicional proveniente de otras administraciones o sistemas de transporte relacionadas con esta materia.

6. En este contexto, existe terminología que es necesario explicar o desarrollar en aras de un mayor entendimiento y mejor aplicación.

Teniendo en cuenta lo anterior, y con el objeto de recordar las obligaciones de las entidades ferroviarias a la hora de elaborar los procedimientos incluidos en sus sistemas de gestión de la seguridad en relación con las jornadas laborales, descansos, así como de la vigilancia del cumplimiento de estos, y de facilitar la aplicación de la normativa vigente, la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària, en virtud de sus competencias, considera conveniente emitir las siguientes **RECOMENDACIONES**:

Primera. CONFECCIÓN Y GESTIÓN DE LOS TURNOS, JORNADAS DE TRABAJO Y DESCANSO DEL PERSONAL DE CONDUCCIÓN Y DE GESTIÓN DE LA CIRCULACIÓN.

Las entidades ferroviarias deben disponer en sus sistemas de gestión de la seguridad de los procedimientos necesarios que aseguren una planificación adecuada de la actividad de su personal de conducción y de gestión de la circulación, teniendo en cuenta los tiempos de conducción y gestión de la circulación, pausas, tiempos de toma y deje, y demás situaciones que se den durante la jornada laboral, de manera que se aseguren unas adecuadas condiciones psicofísicas del mencionado personal para el desarrollo de sus competencias.

Esta distribución de tiempos, así como los diferentes ciclos de jornadas que se puedan establecer y los descansos entre jornadas, se diseñarán, en todo caso, respetando las prescripciones normativas que le sean de aplicación.

Asimismo, se asegurará un riguroso cumplimiento de los límites establecidos en la disposición adicional tercera de la Ley 7/2018 para los tiempos de conducción y de gestión de la circulación.

En la planificación de los turnos, las entidades ferroviarias incluirán en qué momento de su jornada y, en su caso, en qué punto del itinerario se prevé la realización de las pausas programadas. Se incluirá, asimismo, la hora teórica de inicio y de finalización de estas, en función del horario planificado.

Segunda. PROCEDIMIENTOS DE CONTROL DE LOS TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DE GESTIÓN DE LA CIRCULACIÓN

Las entidades ferroviarias deben disponer en sus sistemas de gestión de la seguridad de los procedimientos necesarios que permitan realizar los pertinentes controles que acrediten el cumplimiento de los tiempos máximos de conducción y de gestión de la circulación diaria, de los tiempos de conducción y gestión de la circulación continuada, así como de los tiempos de pausa.

A este efecto, el procedimiento deberá reflejar de manera detallada, al menos, los siguientes casos:

- Tiempos máximos de conducción diaria y de gestión de la circulación diaria, tanto en horario nocturno como en diurno.
- Tiempos máximos de conducción continuada y de gestión de la circulación

continuada.

- Tiempos de pausa que interrumpen la conducción continuada y la gestión de la circulación continuada (pausas programadas).
- Tiempos de descanso entre jornadas.
- Determinación de los lugares previstos para la realización de las pausas programadas y condiciones en que se llevan a cabo.
- Incidencias que puedan modificar de manera excepcional los tiempos establecidos y su tratamiento en el plan de contingencias.
- Aquellos otros datos que puedan ser considerados necesarios para llevar a cabo un control efectivo de estos aspectos por parte de la entidad ferroviaria, incluido el proceso para que el personal identifique inequívocamente los periodos en que se disfruta de las pausas programadas.

El procedimiento debe garantizar que se recopilen las evidencias documentales necesarias que permitan:

- La vigilancia realizada por parte de la entidad ferroviaria del cumplimiento de los requisitos por parte de sus trabajadores.
- Las labores de supervisión efectuadas por parte de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària.

Se entenderán como evidencias documentales:

- Los documentos de marcha confeccionados por el personal de conducción (Boletines de tracción).
- Los libros de relevo del personal de circulación adscritos a los Puestos de Mando.
- Los libros de relevo o comunicaciones telefónicas registradas entre los jefes/as de Circulación y el Puesto de Mando.
- Los partes de explotación confeccionados por el Puesto de Mando.
- Cualquier otra evidencia o comunicación que se pudiera registrar y/o implementar.

Tercera. FORMACIÓN Y DIFUSIÓN

Las entidades ferroviarias deben incluir en sus programas de formación inicial y de reciclaje del personal de conducción y de gestión de la circulación un apartado sobre la importancia del factor humano con explicación de aspectos tales como el fallo humano, las comunicaciones de seguridad, la percepción de riesgos, la atención y la fatiga, las condiciones de salud, y las consecuencias de los incumplimientos de la normativa aplicable.

Los procedimientos y reglamentación interna desarrollados por las entidades ferroviarias en el ámbito de esta recomendación deberán ser puestos en conocimiento de todo el personal implicado.

Las entidades ferroviarias deben realizar acciones de concienciación sobre la importancia de respetar los tiempos mínimos y la calidad del descanso entre jornadas.

Por lo tanto, deben asegurarse los medios de comunicación, difusión y formación para que estos procedimientos sean conocidos, comprendidos y aplicados por todos los agentes implicados en ellos.

Cuarta: RESOLUCIÓN DE DUDAS

Con el objeto de esclarecer y hacer público a todas las entidades ferroviarias el punto de vista de la AVSF ante las dudas planteadas por el sector en relación con la aplicación de esta Recomendación, se adjunta el anexo I a la misma, donde se incluye una serie de aclaraciones que pueden servir tanto para una mejor comprensión de la aplicación de la normativa aplicable como para facilitar una mejor comprensión y aplicación de los términos intervinientes.

Este anexo se actualizará periódicamente en función de las dudas planteadas que puedan surgir y que esta Agencia considere que puedan ser relevantes para las entidades ferroviarias.

EL DIRECTOR GENERAL DE LA AVSF,

ANEXO

INTERPRETACIÓN DE CONCEPTOS EN RELACIÓN CON LA APLICACIÓN DE LA NORMATIVA RELACIONADA CON LOS TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y GESTIÓN DE LA CIRCULACIÓN, JORNADAS Y PAUSAS

1. ¿La Ley 7/2018 tiene como objetivo regular aspectos relativos a la jornada laboral?

La Ley 7/2018 no pretende regular la jornada laboral ni los descansos del personal de conducción y de gestión de la circulación, sino establecer condiciones mínimas al respecto de los periodos de conducción y de gestión de la circulación, así como de las interrupciones necesarias en dicha actividad, para garantizar unas condiciones de explotación segura y, por tanto, la seguridad de los empleados, usuarios, instalaciones, equipos, etc.

Asimismo, esta ley no prejuzga la duración de la jornada laboral, sino que establece las horas máximas de conducción continuada y de gestión de la circulación continuada (así como de conducción diaria y gestión de la circulación diaria) con independencia de la jornada laboral que deba realizar la persona trabajadora.

2. ¿Cómo se computan los tiempos máximos de conducción diaria y de gestión de la circulación diaria?

De acuerdo con la disposición adicional tercera de la Ley 7/2018, *el tiempo de conducción diaria y el tiempo de gestión de la conducción diaria no podrán exceder de ocho horas en período diurno, ni de siete horas en período nocturno, con independencia de la hora en que se produzca su inicio; dándose éste por finalizado cuando se disfrute de forma continuada y completa el descanso mínimo establecido por la correspondiente normativa laboral. En dicho tiempo se incluyen las pausas referidas en la letra anterior que no supongan interrupciones de la jornada laboral.*

A los efectos de esta recomendación técnica, el término *gestión de la conducción diaria* de la mencionada disposición debe entenderse como referido a la gestión de la circulación diaria.

Para el cómputo de los tiempos máximos de conducción diaria y de gestión de la circulación diaria, se deberán tener en cuenta las siguientes consideraciones:

- Por trabajo en periodo nocturno se entenderá aquél en el que el trabajador deba trabajar tres horas o más o se prevea que va a hacerlo un tercio de su jornada en el periodo de horario nocturno, es decir, en el comprendido entre las 22:00 h y las 6:00 h (art.36 del RDL 2/2015).
- El tiempo de conducción diaria y el tiempo de gestión de la circulación diaria estarán formados por la acumulación de los distintos periodos de conducción o gestión de la circulación continuada dentro de cada jornada laboral (art. 35 del RDL 2/2015).

3 ¿A qué se refiere la Ley 7/2018 cuando habla de pausas?

La disposición adicional tercera de la Ley 7/2018, en su punto segundo relativo a los límites en relación con el tiempo de conducción y de gestión de la circulación, hace diferentes menciones a la «pausa» de dichos tiempos.

Aunque la Ley 7/2018 no define qué se entiende por «pausa», el objetivo de la misma es permitir una desconexión efectiva y suficiente del trabajo, estableciendo una garantía frente a la fatiga del personal de conducción y del personal de gestión de la circulación. Por tanto, el tiempo de pausa debe entenderse como un periodo de tiempo en el que dicho personal no deba realizar ningún tipo de actividad relacionada con las funciones propias de la conducción del vehículo o de la gestión de la circulación, y cuyo disfrute se lleve a cabo en los lugares programados para tal fin.

4. ¿Qué pausas suponen interrupción de la conducción continuada y de la gestión de la circulación continuada?

La disposición adicional tercera de la Ley 7/2018, en su apartado a) dentro del punto 2, establece que *el tiempo de conducción continuada y el tiempo de gestión de la circulación continuada no podrá exceder de cuatro horas, considerándose ésta finalizada cuando finalice la jornada laboral, se disfrute de una pausa mínima de 45 minutos o se disfrute de una pausa que equivalga a un porcentaje superior al 18,75% del tiempo de conducción continuada.*

Para el cómputo de los tiempos de conducción continuada y de gestión de la circulación continuada, se deberán tener en cuenta las siguientes consideraciones:

- Se considerarán pausas que interrumpen la conducción continuada o la gestión de la circulación continuada las siguientes situaciones:
 - Cuando finalice la jornada laboral.
 - Cuando se disfrute una pausa mínima de 45 minutos, tras las cuatro horas de límite máximo establecido para la conducción o gestión de la circulación continuada.
 - Cuando se disfrute una pausa superior al 18,75% del tiempo de conducción continuada, tanto para los casos en los que la conducción sea inferior al límite máximo de cuatro horas como para los casos excepcionales cuando sea superior a dicho límite.

Si bien en la ley 7/2018 no se indica expresamente, se considera que, en aras de garantizar el objetivo de mitigar la fatiga, la posibilidad de aplicar este porcentaje de tiempo para la realización de las pausas también debería hacerse extensible al personal encargado de la gestión de la circulación.

Estas pausas no computan a la hora de calcular los tiempos de conducción continuada o gestión de la circulación continuada, por lo que tampoco computan para los tiempos máximos de conducción diaria o gestión de la circulación diaria.

Además, las pausas programadas son las que deberán considerarse en la

planificación para realizarse en los lugares previstos o programados para tal finalidad.

- Se recomienda no considerar como pausas que interrumpen la conducción continuada o la gestión de la circulación continuada aquellas que sean inferiores a los 15 minutos.

Estas interrupciones contarán en el cómputo del tiempo de conducción o de gestión de la circulación.

5. ¿Dónde deben realizarse las pausas programadas que interrumpen la conducción continuada y la gestión de la circulación continuada?

En la Ley 7/2018 no se establecen unos requisitos mínimos para la ubicación en la que realizar las pausas que interrumpen la actividad de conducción continuada ni la de gestión de la conducción continuada.

No obstante, al respecto de estos lugares, estos serán determinados según lo establecido por la entidad ferroviaria en su sistema de gestión de la seguridad. Para ello, se sugiere tener en consideración las condiciones establecidas por la normativa en materia de prevención de riesgos laborales, con el objeto de garantizar que estos reúnan las condiciones adecuadas para el fin destinado.

6. ¿A qué dependencias y categorías de personal de gestión de la circulación se refiere la disposición adicional tercera de la Ley 7/2018?

La disposición adicional tercera de la Ley 7/2018 establece que se considera tiempo de gestión de la circulación aquel en el que *el o la agente de circulación está a cargo de un puesto de circulación, con la exclusión de los tiempos previstos para la puesta en servicio (toma) y para la puesta fuera de servicio (deje).*

Según el Reglamento de circulación ferroviaria y tranviaria de la Comunitat Valenciana (en adelante, RC), *se entiende por Gestión de la circulación la puesta en práctica de los procesos necesarios para que el movimiento de los trenes y de las maniobras se realicen de forma segura, tanto en condiciones explotación normal como en degradado* (Art. I.02.17). Asimismo, estos procesos de circulación se definen como *el conjunto de operaciones necesarias para llevar a cabo el movimiento de los trenes de forma segura, eficiente y puntual; a través de la aplicación de las normas contenidas tanto en el RC como en las Publicaciones Reglamentarias de Seguridad y Normativa aplicable* (Art. I.02.31).

De acuerdo con el propio RC, el personal que cuente con el título habilitante bien de Gestor de Tráfico Centralizado (GTC) o de Jefe de Circulación (JC) es el que está autorizado para gestionar los procesos de circulación (en el Puesto de Mando (PM) los primeros; en una Estación, Depósito, Puesto de Circulación o Punto de Circulación, los segundos).

En el caso de los JC, debe entenderse que este agente está a cargo de un puesto de circulación, estación, depósito o punto de circulación, en lo que a gestionar la circulación se refiere, cuando, tras recibir las pertinentes instrucciones del PM, el/la GTC le cede de

manera explícita el manejo del cuadro de mando del enclavamiento, o cuando lo toma por emergencia, pasando a manejarlo en mando local.

Por otra parte, si atendemos a la definición que recoge el RC en relación con la denominación de «puesto de circulación» (Art. 1.02.32), el PM quedaría fuera de la aplicación de la disposición adicional, al definirse puesto de circulación como instalación de vías protegida por señales y que puede formar parte de un enclavamiento, desde donde se pueden coordinar procesos de circulación.

Por tanto, debe entenderse que la disposición adicional tercera, cuando se refiere al puesto de circulación, no solo se circunscribe a la definición de puesto de circulación que recoge el RC, sino que debe aplicarse a todo el personal que gestiona la circulación independientemente del punto de circulación desde el que ejerce su actividad, sea este el PM o cualquiera de las localizaciones desde las que se puede actuar una vez delegada la gestión de la circulación por el personal con dicha competencia.

7. ¿Qué se entiende por situación degradada del servicio y a qué categorías de personal aplica?

En relación con los límites establecidos respecto a los tiempos de conducción continuada y diaria, la disposición adicional tercera de la Ley 7/2018 también establece que, en situaciones degradadas del servicio, estos límites *podrán ser rebasados por el tiempo estrictamente necesario para que las personas que efectúan la conducción concluyan su trayecto en los lugares previstos para el disfrute de su pausa o la finalización de su jornada, según proceda, garantizándose en estos supuestos el disfrute a continuación de los períodos mínimos de pausa o de descanso entre jornadas correspondientes en relación con sus tiempos reales de conducción.*

El artículo 18 de la Ley 7/2018 define situación degradada de los subsistemas del sistema ferroviario como aquellas en las que los equipos, instalaciones o infraestructuras han fallado o no funcionan satisfactoriamente.

No obstante, pueden darse situaciones en las que, a pesar de que los equipos, las instalaciones o la infraestructura no hayan fallado y funcionen correctamente exista algún tipo de incidencia que afecte a la explotación normal, como por ejemplo fenómenos meteorológicos adversos, colisiones, arrollamientos, etc.

Estas situaciones en las que se entorpece el desarrollo de la circulación en condiciones normales, ya sea debido al fallo o al mal funcionamiento de los equipos, las instalaciones o la infraestructura, o con motivo de algún tipo de imprevisto, incidencia o anomalía circulatoria, que impida el disfrute de la pausa o de la finalización de la jornada de acuerdo con las previsiones establecidas para situaciones de normalidad, debería considerarse como una situación degradada del servicio.

Sin embargo, se debe puntualizar que, a los efectos de aplicación de la disposición adicional tercera de la Ley 7/2018, una situación degradada del servicio debería entenderse como una situación repentina e imprevista, la cual decae cuando se normalizan los efectos que ha generado esta. Sin embargo, no se debería aplicar la

excepcionalidad contemplada en la ley al respecto del exceso de los tiempos de conducción ante situaciones que, si bien puedan no corresponderse con condiciones nominales de explotación, son situaciones que se prolongan en el tiempo. Para estas situaciones, la entidad debería contar con herramientas de planificación que le permitan adaptarse y cumplir con los criterios establecidos en la disposición.

Por otra parte, de manera análoga a lo expuesto en el punto 4 de este anexo, parece obvio que, ante una situación degradada, no solo el personal de conducción se ve afectado por esta situación, sino que también se ve involucrado el personal que ejerce funciones relacionadas con la gestión de la circulación. Por ello, y en aras de obtener las máximas garantías para una circulación segura, parece igualmente razonable hacer extensible a los tiempos de gestión de la circulación continuada y diaria el criterio que establece la Ley 7/2018 al respecto del rebase de los límites de los tiempos de conducción continuada y diaria.

A continuación, el personal de gestión de la circulación debería disfrutar de la pausa que le corresponda, en relación con los tiempos reales de gestión.

8. ¿Dónde debería realizar las pausas el personal de conducción cuando se den situaciones degradadas del servicio?

Teniendo en consideración nuevamente el contenido de la disposición adicional tercera relativo a las situaciones degradadas del servicio, la ley prevé, para estas situaciones, la posibilidad de sobrepasar los límites de tiempo establecidos, por el tiempo estrictamente necesario, y con el objeto de que el personal de conducción concluya su trayecto *en los lugares previstos para el disfrute de su pausa o la finalización de la jornada*.

Sin embargo, pueden darse situaciones en las que sea materialmente imposible que el personal de conducción pueda llegar a los lugares designados por la entidad para la pausa programada, o que este tiempo estrictamente necesario sea de tal duración que sea cuestionable, desde el punto de vista de la seguridad y del objetivo de mitigar la fatiga, la realización de la pausa en dicho lugar. En estos casos, las entidades procurarán determinar lugares para la pausa que, aun no siendo los designados para las pausas programadas, reúnan unas condiciones análogas a estos. Las condiciones que han de reunir estos lugares y el proceso para su determinación deberán de establecerse en los correspondientes procedimientos de su sistema de gestión de la seguridad.

A continuación, el personal de conducción debería disfrutar de la pausa que le corresponda, en relación con los tiempos reales de conducción.