

RECOMANACIÓ TÈCNICA 6/2023 DE L'AGÈNCIA VALENCIANA DE SEGURETAT FERROVIÀRIA SOBRE PROCEDIMENTS DE CONTROL DELS TEMPS DE CONDUCCIÓ I GESTIÓ DE LA CIRCULACIÓ, JORNADES I DESCANSOS D'AQUEST PERSONAL EN EL TRANSPORT FERROVIARI I TRAMVIARI COMPETÈNCIA DE LA GENERALITAT

A. OBJECTE

El compliment dels temps de conducció i de gestió de la circulació, tant en període diürn com nocturn, així com dels temps i condicions de descans o pausa mínims per a l'efectiva recuperació de la fatiga de l'esmentat personal, es configura com un aspecte essencial per a garantir una explotació segura mitjançant el desenvolupament de les funcions d'aquest personal en òptimes condicions.

És per això que, dins de les estratègies per a la integració dels factors humans en els sistemes de gestió de la seguretat, les entitats ferroviàries han de desenvolupar i aplicar els procediments oportuns per a garantir l'esmentat compliment.

L'objecte de la present recomanació és proposar una sèrie de recomanacions a les entitats ferroviàries perquè implanten aquests procediments en els seus sistemes de gestió de seguretat, de manera que puguen dur a terme el disseny correcte dels temps de treball i de descans del seu personal, així com complir amb la seua obligació de vigilància sobre aquests aspectes.

Per a això, és convenient aclarir els dubtes conceptuals que permeten facilitar l'aplicació d'aquests temps en relació amb el personal de conducció i de gestió de la circulació.

En tot cas, el contingut ací reflectit és orientatiu i no substitueix les normes vigents, ni eximeix de responsabilitat als diferents actors implicats en el seu compliment.

B. ANTECEDENTS

1. Tota entitat ferroviària, en planificar els temps de conducció i gestió de la circulació dins de la jornada laboral dels seus treballadors, ha de fer-ho atesos els requisits legals recollits en la normativa que li és aplicable, ja siga aquesta de seguretat ferroviària, de regulació laboral o d'una altra índole, i fer-ho des d'una perspectiva molt més àmplia que el mer compliment de les hores establides en eixa normativa, buscant la fórmula més garantista per a la seguretat.

2. La Llei 7/2018, de 26 de març, de la Generalitat Valenciana, de seguretat ferroviària regula els temps màxims de conducció en el transport ferroviari i tramviari en la seua disposició addicional tercera:

1. *Es considera temps de conducció aquell durant el qual el o la maquinista és el responsable de la conducció d'un vehicle de tracció, amb l'exclusió dels temps previstos per a l'entrada en servei (inici) i la de fora de servei (final de servei).*

Es considera temps de gestió de la circulació aquell en què l'agent de circulació està a càrrec d'un lloc de circulació, amb l'exclusió dels temps previstos per a l'entrada en servei (inici) i la de fora de servei (final de servei).

2. *Amb relació al temps de conducció i al temps de gestió de la circulació, en el transport ferroviari i tramviari s'estableixen els límits següents:*

- a) *El temps de conducció continuada i el temps de gestió de la circulació continuada no podran excedir de quatre hores. Aquesta es considerarà finalitzada quan acabe la jornada laboral, es gaudisca d'una pausa mínima de 45 minuts o es gaudisca d'una pausa que equivalga a un percentatge superior al 18,75 % del temps de conducció continuada.*

- b) *El temps de conducció diària i el temps de gestió de la conducció diària no podran excedir de vuit hores en període diürn, ni de set hores en període nocturn, amb independència de l'hora en què es produïska l'inici. Aquest es donarà per finalitzat quan es gaudisca de forma continuada i completa el descans mínim establert per la normativa laboral corresponent. En aquest temps s'inclouen les pauses referides en la lletra anterior que no suposen interrupcions de la jornada laboral.*

No obstant això, en situacions degradades del servei, els límits a la conducció continuada o diària fixats en les lletres a i b podran ser sobrepassats pel temps estrictament necessari perquè les persones que efectuen la conducció conclouen el seu trajecte en els llocs previstos per al gaudi de la pausa o la finalització de la jornada, segons escaiga, i es garantirà en aquests supòsits el gaudi a continuació dels períodes mínims de pausa o de descans entre jornades corresponents en relació amb els seus temps reals de conducció.

3. *El descans entre jornades i el règim de descans en còmput setmanal s'establiran reglamentàriament, prèvia consulta amb la representació sindical de les empreses operadores, amb observança de les prescripcions relatives al transport ferroviari en la subsecció tercera de la secció quarta del capítol II del Reial decret 1.561/1995, de 21 de setembre, sobre jornades especials de treball i la garantia d'unes condicions òptimes de seguretat en la circulació, la salut laboral i la conciliació de la vida familiar. En tot cas, les jornades de treball continuades es limitaran a set dies en cicles diürns i a quatre dies en cicles nocturns.*

3. Tal com queda de manifest en la disposició anteriorment citada de la Llei 7/2018, encara que les normes laborals no integren les competències de l'AVSF, el seu compliment estricte té una gran importància per a la seguretat.

Per això, per a la planificació dels temps de treball i descans del personal de conducció i de gestió de la circulació, les entitats ferroviàries hauran de tindre en compte també el que es disposa en el Reial decret 1561/1995, de 21 de setembre, sobre jornades especials de treball i en el Reial decret legislatiu 2/2015, de 23 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de l'Estatut dels Treballadors.

4. A més, han de tindre's en compte els diferents convenis i acords que se subscriguen entre l'entitat i els seus treballadors, sempre que aquests complisquen amb la normativa vigent.

5. En aquest context, existeix terminologia que és necessari explicar o desenvolupar en nom d'un major enteniment i millor aplicació.

Tenint en compte l'anterior, i a fi de recordar les obligacions de les entitats ferroviàries a l'hora d'elaborar els procediments inclosos en els seus sistemes de gestió de la seguretat en relació amb les jornades laborals, descansos, així com de la vigilància del compliment d'aquests, i de facilitar l'aplicació de la normativa vigent, l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària, en virtut de les seues competències, considera convenient emetre les següents **RECOMANACIONS**:

Primera. CONFECCIÓ I GESTIÓ DELS TORNOS, JORNADES DE TREBALL I DESCANS DEL PERSONAL DE CONDUCCIÓ I DE GESTIÓ DE LA CIRCULACIÓ.

1. Les entitats ferroviàries han de disposar en els seus sistemes de gestió de la seguretat dels procediments necessaris que asseguren una planificació adequada de l'activitat del seu personal de conducció i de gestió de la circulació, tenint en compte els temps de conducció i gestió de la circulació, pauses, temps d'inici i final

de servei, i altres situacions que es donen durant la jornada laboral, de manera que s'asseguren unes òptimes condicions físiques i psíquiques de l'esmentat personal per al desenvolupament de les seues competències.

2. Aquesta distribució de temps, així com els diferents cicles de jornades que es puguen establir i els descansos entre jornades, es dissenyaran, en tot cas, respectant les prescripcions normatives d'aplicació.
3. Així mateix, s'assegurarà un rigorós compliment dels límits establits en la disposició addicional tercera de la Llei 7/2018 per als temps de conducció i de gestió de la circulació.

Segona. PROCEDIMENTS DE CONTROL DELS TEMPS DE CONDUCCIÓ I DE GESTIÓ DE LA CIRCULACIÓ

1. Les entitats ferroviàries han de disposar en els seus sistemes de gestió de la seguretat dels procediments necessaris que permeten realitzar els pertinents controls que acrediten el compliment dels temps màxims de conducció i de gestió de la circulació diària, dels temps de conducció i gestió de la circulació continuada, així com dels temps de pausa.
2. A aquest efecte, el procediment haurà de reflectir de manera detallada, almenys, els següents casos:
 - Temps màxims de conducció diària i de gestió de la circulació diària, tant en horari nocturn com en diürn.
 - Temps màxims de conducció continuada i de gestió de la circulació continuada.
 - Temps de pausa de recuperació de la fatiga.
 - Temps de descans entre jornades.
 - Temps de treball efectiu i temps de presència.
 - Determinació dels llocs designats per a la realització de les pauses programades i condicions en què es duen a terme.
 - Incidències que puguen modificar de manera excepcional els temps establits i el seu tractament en el pla de contingències, així com les condicions o requisits mínims que ha de complir el lloc de pausa en

aquests supòsits per a poder considerar-se com a tal.

- Moment de realització dels relleus.
 - Aquelles altres dades que puguen ser considerats necessàries per a dur a terme un control rigorós d'aquests aspectes per part de l'entitat ferroviària.
3. En la determinació dels llocs previstos per a la realització de les pauses programades haurà de comptar amb el vistiplau del departament de l'entitat ferroviària amb competències en matèria de prevenció de riscos laborals.
4. El procediment ha de garantir que es donen les evidències documentals necessàries que permeten:
- La vigilància per part de l'entitat ferroviària del compliment dels requisits per part dels seus treballadors.
 - Les labors de supervisió per part de l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària.

S'entendran com a evidències documentals:

- Els documents de marxa confeccionats pel personal de conducció (Butlletins de tracció).
- Els llibres de relleu del personal de circulació adscrits als Llocs de Comandament.
- Els llibres de relleu o comunicacions telefòniques registrades entre els caps de Circulació i el Lloc de Comandament.
- Els comunicats d'explotació confeccionats pel Lloc de Comandament.
- Qualsevol altra evidència o comunicació que es poguera registrar i/o implementar.

Tercera. FORMACIÓ I DIFUSIÓ

1. Les entitats ferroviàries han d'incloure en els seus programes de formació inicial i de reciclatge del personal de conducció i de gestió de la circulació un apartat sobre la importància del factor humà amb explicació d'aspectes com ara la fallada

humana, les comunicacions de seguretat, la percepció de riscos, l'atenció i la fatiga, les condicions de salut, i les conseqüències dels incompliments de la normativa aplicable.

2. Els procediments i reglamentació interna desenvolupats per les entitats ferroviàries en l'àmbit d'aquesta recomanació hauran de ser posats en coneixement de tot el personal implicat.
3. Les entitats ferroviàries haurien de realitzar accions de conscienciació sobre la importància de respectar els temps mínims i la qualitat del descans entre jornades.
4. Per tant, han d'assegurar-se els mitjans de comunicació, difusió i formació perquè aquests procediments siguen coneguts, compresos i aplicats per tots els agents implicats en ells.

EL DIRECTOR GENERAL DE L'AVSF,

ANNEX

INTERPRETACIÓ DE CONCEPTES EN RELACIÓ AMB L'APLICACIÓ DE LA NORMATIVA RELACIONADA AMB ELS TEMPS DE CONDUCCIÓ-GESTIÓ DE LA CIRCULACIÓ I PAUSES REPARADORES DE LA FATIGA

A fi d'esclarir a les entitats ferroviàries els conceptes relacionats amb la present Recomanació Tècnica, a continuació, s'inclouen una sèrie d'aclariments que poden servir per a una millor comprensió i aplicació dels termes intervinents.

1. La Llei 7/2018 no pretén regular la jornada laboral, les pauses ni els descansos laborals del personal de conducció i de gestió de la circulació, sinó establir condicions mínimes referents als períodes de conducció i de gestió de la circulació, així com de les interrupcions necessàries en aquesta activitat per a garantir unes condicions d'explotació segura i, per tant, la seguretat dels empleats, usuaris, instal·lacions, equips, etc.
2. La jornada laboral estarà composta per temps de treball efectiu i temps de presència.

D'acord amb l'article 8 del Reial decret 1561/1995, es considera temps de treball efectiu a aquell en el qual el treballador es trobe a la disposició de l'empresari i en l'exercici de la seua activitat, realitzant les funcions pròpies de la conducció del vehicle o mitjà de transport o altres treballs durant el temps de circulació d'aquests, o treballs auxiliars que s'efectuen en relació amb el vehicle o mitjà de transport, els seus passatgers o la seua càrrega.

D'altra banda, es considera temps de presència a aquell en el qual el treballador es trobe a la disposició de l'empresari sense prestar treball efectiu, per raons d'espera, expectatives, serveis de guàrdia, viatges de servei, avaries, menjades en ruta o altres similars.

S'entén que aquests conceptes són aplicables per al còmput de la jornada laboral tant del personal de conducció com del personal de gestió de la circulació.

3. La disposició addicional tercera de la Llei 7/2018 estableix que *el temps de conducció continuada i el temps de gestió de la circulació continuada no podran excedir de quatre hores. Aquesta es considerarà finalitzada quan acabe la jornada laboral, es gaudisca d'una pausa mínima de 45 minuts o es gaudisca d'una pausa que equivalga a un percentatge superior al 18,75 % del temps de conducció continuada.*

Per al còmput dels temps de conducció continuada i de gestió de la circulació continuada, s'hauran de tindre en compte les següents consideracions:

- Els temps de conducció continuada i de gestió de la circulació continuada han de ser considerats temps de treball efectiu.
- Es consideraran pauses que interrompen el còmput del que s'entén com a temps de conducció continuada i temps de gestió de la circulació continuada les següents situacions:
 - Quan finalitze la jornada laboral.
 - Quan es gaudisca una pausa mínima de 45 minuts, després de les quatre hores de límit màxim establert per a la conducció o gestió de la circulació continuada.
 - Quan es gaudisca una pausa superior al 18,75% del temps de conducció continuada, tant per als casos en els quals la conducció siga inferior al límit màxim de quatre hores com per als casos excepcionals quan siga superior a aquest límit.

A pesar que la Llei 7/2018 sembla que només es refereix a aquest percentatge per al cas del personal de conducció, sembla raonable fer-lo extensible i que s'aplique també al personal que s'encarrega de gestionar la circulació ferroviària.

Aquestes pauses no computen a l'hora de calcular els temps de conducció continuada o gestió de la circulació continuada, per la qual cosa tampoc computen per als temps màxims de conducció diària o gestió de la circulació diària.

- Tenint en compte el que s'estableix en l'article 34 del Reial decret legislatiu 2/2015, no es considerarà com a pausa que interromp la conducció o gestió de la circulació continuada aquelles que siguen inferiors als 15 minuts, les quals comptaran en el còmput del temps de conducció o de gestió de la circulació. Aquest mínim s'estableix perquè la pausa puga entendre's com d'entitat suficient per a compensar la fatiga.
4. D'acord amb la disposició addicional tercera de la Llei 7/2018, *el temps de conducció diària i el temps de gestió de la conducció diària no podran excedir de vuit hores en període diürn, ni de set hores en període nocturn, amb independència de l'hora en què es produïska l'inici. Aquest es donarà per finalitzat quan es gaudisca de*

forma continuada i completa el descans mínim establert per la normativa laboral corresponent. En aquest temps s'inclouen les pauses referides en la lletra anterior que no suposen interrupcions de la jornada laboral.

A l'efecte d'aquesta recomanació tècnica, el terme de *gestió de la conducció diària* s'entén com referit a la gestió de la circulació diària.

Per al còmput dels temps màxims de conducció diària i de gestió de la circulació diària, s'hauran de tindre en compte les següents consideracions:

- Per treball en període nocturn s'entendrà aquell en el qual el treballador haja de treballar tres hores o més o es preveja que ho farà un terç de la seua jornada en el període d'horari nocturn, és a dir, en el comprés entre les 22 hores i les 6 hores (article 36 del Reial decret legislatiu 2/2015).
 - El temps de conducció diària i el temps de gestió de la circulació diària estaran formats per l'acumulació dels diferents períodes de conducció o gestió de la circulació continuada.
5. La Llei 7/2018 en la disposició addicional tercera també estableix que, en situacions degradades del servei, els límits a la conducció continuada o diària esmentats anteriorment *podran ser sobrepassats pel temps estrictament necessari perquè les persones que efectuen la conducció conclouen el seu trajecte en els llocs previstos per al gaudi de la pausa o la finalització de la jornada, segons escaiga, i es garantirà en aquests supòsits el gaudi a continuació dels períodes mínims de pausa o de descans entre jornades corresponents en relació amb els seus temps reals de conducció.*

A l'efecte d'aquesta recomanació tècnica, en relació amb les esmentades situacions degradades del servei s'hauran de tindre en compte les següents consideracions:

- L'article 18 de la Llei 7/2018 defineix situació degradada dels sistemes del sistema ferroviari com aquelles en les quals els equips, instal·lacions o infraestructures han fallat o no funcionen satisfactòriament.
- No obstant això, poden donar-se situacions en les quals, a pesar que els equips, instal·lacions o infraestructura no hagen fallat i funcionen correctament existisca algun tipus d'incidència que afecte l'explotació normal, com per exemple fenòmens meteorològics adversos, col·lisions, enrotllaments, etc.

Aquestes situacions, en les quals s'entorpeix el desenvolupament del servei de

circulació en condicions normals, seran considerades situacions degradades del servei.

6. Referent als llocs destinats per al gaudi de les pauses programades, aquestes hauran de realitzar-se en aquells llocs previstos per a aquesta comesa, segons el que s'estableix per l'entitat ferroviària en el seu sistema de gestió de la seguretat, comptant amb el vistiplau del departament de l'entitat ferroviària amb competència en matèria de prevenció de riscos laborals.

No obstant això, en el supòsit de situacions degradades del servei, on el personal de conducció no puga realitzar la pausa en els llocs previstos, les entitats ferroviàries procuraran determinar un lloc alternatiu adequat per a la realització d'aquesta. Aquest lloc alternatiu haurà de reunir les condicions mínimes per a garantir la recuperació de la fatiga, les quals s'han d'establir en el sistema de gestió de la seguretat de la pròpia entitat ferroviària.