

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

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 descanso o pausa mínimos para la efectiva recuperación de la fatiga del mencionado personal, se configura como un aspecto esencial para garantizar una explotación segura mediante el desarrollo de las funciones de dicho personal en óptimas condiciones.

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 el mencionado cumplimiento.

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 trabajo y de descanso 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 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 operadores, 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.

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.
5. 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.

1. 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 óptimas condiciones físicas y psíquicas del mencionado personal para el desarrollo de sus competencias.
2. 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.
3. 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.

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

1. 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.
2. 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 de recuperación de la fatiga.
 - Tiempos de descanso entre jornadas.
 - Tiempo de trabajo efectivo y tiempo de presencia.

- Determinación de los lugares designados 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, así como las condiciones o requisitos mínimos que debe cumplir el lugar de pausa en estos supuestos para poder considerarse como tal.
 - Momento de realización de los relevos.
 - Aquellos otros datos que puedan ser considerados necesarios para llevar a cabo un control riguroso de estos aspectos por parte de la entidad ferroviaria.
3. En la determinación de los lugares previstos para la realización de las pausas programadas deberá contar con el visto bueno del departamento de la entidad ferroviaria con competencias en materia de prevención de riesgos laborales.
4. El procedimiento debe garantizar que se den las evidencias documentales necesarias que permitan:
- La vigilancia por parte de la entidad ferroviaria del cumplimiento de los requisitos por parte de sus trabajadores.
 - Las labores de supervisión 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

1. 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.
2. 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.
3. Las entidades ferroviarias deberían realizar acciones de concienciación sobre la importancia de respetar los tiempos mínimos y la calidad del descanso entre jornadas.
4. 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.

EL DIRECTOR GENERAL DE LA AVSF,

ANEXO

INTERPRETACIÓN DE CONCEPTOS EN RELACIÓN CON LA APLICACIÓN DE LA NORMATIVA RELACIONADA CON LOS TIEMPOS DE CONDUCCIÓN-GESTIÓN DE LA CIRCULACIÓN Y PAUSAS REPARADORAS DE LA FATIGA

Con el objeto de esclarecer a las entidades ferroviarias los conceptos relacionados con la presente Recomendación Técnica, a continuación, se incluyen una serie de aclaraciones que pueden servir para una mejor comprensión y aplicación de los términos intervinientes.

1. La Ley 7/2018, no pretende regular la jornada laboral, las pausas ni los descansos laborales 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.
2. La jornada laboral estará compuesta por tiempo de trabajo efectivo y tiempo de presencia.

De acuerdo con el artículo 8 del Real Decreto 1561/1995, se considera tiempo de trabajo efectivo a *aquél en el que el trabajador se encuentre 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.*

Por otro lado, se considera tiempo de presencia a *aquel en el que el trabajador se encuentre a disposición del empresario sin prestar trabajo efectivo, por razones de espera, expectativas, servicios de guardia, viajes de servicio, averías, comidas en ruta u otras similares.*

Se entiende que estos conceptos son aplicables para el cómputo de la jornada laboral tanto del personal de conducción como del personal de gestión de la circulación.

3. La disposición adicional tercera de la Ley 7/2018 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:

- Los tiempos de conducción continuada y de gestión de la circulación continuada deben ser considerados tiempos de trabajo efectivo.
- Se considerarán pausas que interrumpen el cómputo de lo que se entiende como tiempo de conducción continuada y tiempo de 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.

A pesar de que la Ley 7/2018 parece que solo se refiere a este porcentaje para el caso del personal de conducción, parece razonable hacerlo extensible y que se aplique también al personal que se encarga de gestionar la circulación ferroviaria.

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.

- Teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 34 del Real Decreto Legislativo 2/2015, no se considerará como pausa que interrumpe la conducción o gestión de la circulación continuada aquellas que sean inferiores a los 15 minutos, las cuales contarán en el cómputo del tiempo de conducción o de gestión de la circulación. Este mínimo se establece para que la pausa pueda entenderse como de entidad suficiente para compensar la fatiga.

4. 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 de *gestión de la conducción diaria* se entiende 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 horas y las 6 horas (artículo 36 del Real Decreto Legislativo 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.
5. La Ley 7/2018 en la disposición adicional tercera también establece que, en situaciones degradadas del servicio, los límites a la conducción continuada o diaria mencionados anteriormente *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.*

A los efectos de esta recomendación técnica, en relación con las mencionadas situaciones degradadas del servicio se deberán tener en cuenta las siguientes consideraciones:

- 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, instalaciones o 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 cuales se entorpece el desarrollo del servicio de circulación en condiciones normales, serán consideradas situaciones degradadas del servicio.

6. Al respecto de los lugares destinados para el disfrute de las pausas programadas, estas deberán realizarse en aquellos lugares previstos para dicho cometido, según lo establecido por la entidad ferroviaria en su sistema de gestión de la seguridad, contando con el visto bueno del departamento de la entidad ferroviaria con competencia en materia de prevención de riesgos laborales.

No obstante, en el supuesto de situaciones degradadas del servicio, donde el personal de conducción no pueda realizar la pausa en los lugares previstos, las entidades ferroviarias procurarán determinar un lugar alternativo adecuado para la realización de esta. Dicho lugar alternativo deberá reunir las condiciones mínimas para garantizar la recuperación de la fatiga, las cuales se deben establecer en el sistema de gestión de la seguridad de la propia entidad ferroviaria.