



RECOMENDACIONES TÉCNICAS 7/2014 DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES SOBRE PROCEDIMIENTOS DE CONTROL DE LOS TIEMPOS MÁXIMOS DE CONDUCCIÓN

1. OBJETO

El cumplimiento de la regulación sobre los tiempos máximos de conducción y las jornadas laborales de los maquinistas y sus tiempos y condiciones de descanso, con independencia de sus implicaciones en el ámbito laboral, está estrechamente relacionado con los condicionantes psicofísicos en el ejercicio de esta función y, por tanto, con la seguridad en la circulación.

El objeto de estas recomendaciones es dar unas directrices a las entidades ferroviarias para que implanten procedimientos de control en sus sistemas de gestión de seguridad que les permitan llevar a cabo su obligación de vigilancia sobre estos aspectos.

2. ANTECEDENTES

- a) El artículo 92.3 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario (LSF), tipifica como infracción administrativa grave en materia de transporte la conducción de máquinas excediendo los tiempos máximos de conducción que se fijan reglamentariamente.

En desarrollo de dicha previsión legal, la disposición adicional duodécima del Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario (RSF), establece los tiempos máximos de conducción en el transporte ferroviario:

Duodécima. Tiempos máximos de conducción en el transporte ferroviario.

1. A efectos de lo dispuesto en el artículo 92.3 de la Ley del Sector Ferroviario, se establecen los siguientes límites de tiempos de conducción para el personal de circulación o conducción en el transporte ferroviario:

El tiempo máximo de conducción continuada será de seis horas.

El tiempo máximo de conducción diaria será de nueve horas.

2. El cómputo diario del tiempo de conducción se realizará por periodos de 24 horas, con independencia de la hora en la que se produzca su inicio. Asimismo, la conducción continuada se considerará interrumpida cuando se disfrute de una pausa de 45 minutos.

3. Lo establecido en los apartados anteriores se entiende sin perjuicio de las facultades de vigilancia y control del cumplimiento de la normativa laboral referida al tiempo de trabajo, atribuidas a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, así como de las competencias en materia laboral propias de las autoridades laborales de las comunidades autónomas.



4. Esta disposición no afecta a las prescripciones relativas al transporte ferroviario contenidas en la Subsección 3.^a de la Sección 4.^a del Capítulo II del Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo.

- b) La Instrucción de la Secretaria General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, de 8 de junio de 2005, vino a interpretar el apartado dos de la disposición adicional duodécima del RSF, sobre cómo iniciar el cómputo del periodo de 24 horas en el que está limitada a 9 horas la conducción máxima por jornada:

El inicio del cómputo del periodo de 24 horas se efectuará desde el comienzo de la actividad de conducción. No obstante, dicho cómputo se dará por finalizado cuando se disfrute de forma continuada y completa el descanso mínimo establecido por la correspondiente normativa laboral (fuera o dentro de la residencia)

- c) **Sólo en el caso particular de trabajadores que realizan transporte ferroviario internacional**, hay que tener en cuenta la disposición adicional séptima del RD 1561/1995, introducida a través del Real Decreto 1579/2008, de 26 de septiembre, que obedece a la transposición a nuestro ordenamiento jurídico de la Directiva 2005/47/CE, del Consejo, de 18 de julio de 2005, relativa al acuerdo entre la Comunidad de Ferrocarriles Europeos (CER) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) sobre determinados aspectos de las condiciones de trabajo de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza en el sector ferroviario:

Disposición adicional séptima Aspectos de las condiciones de trabajo de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza en el transporte ferroviario

1. La presente disposición se aplicará a las condiciones de trabajo que se regulan en los siguientes apartados de los trabajadores móviles del ferrocarril que realicen servicios de interoperabilidad transfronteriza prestados por las empresas ferroviarias. En lo no previsto en esta disposición será de aplicación la subsección 3.^a de la sección 4.^a del capítulo II de este real decreto, relativa al transporte ferroviario.

Las condiciones de trabajo aquí reguladas no serán de aplicación respecto al tráfico de viajeros transfronterizo local y regional ni al tráfico de mercancías transfronterizo que no supere los quince kilómetros más allá de la frontera.

Tampoco serán de aplicación, por considerarse como una operación de transporte nacional, respecto a los trenes de relaciones transfronterizas, cuyo inicio y finalización tenga lugar en la infraestructura ferroviaria española aunque utilicen la infraestructura de otro Estado sin efectuar paradas.

2. A los efectos de esta disposición se entenderá por:

a) Servicios de interoperabilidad transfronteriza: los servicios transfronterizos para los cuales se exigen a las empresas ferroviarias al menos dos certificados de seguridad, con arreglo a los requisitos establecidos en el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, aprobado por Real Decreto 810/2007, de 22 de junio.

b) Trabajador móvil que realiza servicios de interoperabilidad transfronteriza: todo trabajador miembro de la tripulación de un tren que realiza servicios de interoperabilidad transfronteriza durante más de una hora de su jornada diaria.

c) Conductor o maquinista: todo trabajador que conduce un vehículo de tracción.



d) *Tiempo de conducción: la duración de una actividad programada durante la cual el maquinista es responsable de la conducción de un vehículo de tracción, con la exclusión del tiempo previsto para la puesta en servicio y para la puesta fuera de servicio del vehículo. Incluye las interrupciones programadas en las que el maquinista permanece como responsable de la conducción del vehículo de tracción.*

3. *El descanso diario en el domicilio tendrá una duración mínima de doce horas consecutivas dentro de cada período de veinticuatro horas.*

Esta duración se podrá reducir a nueve horas una vez cada siete días. En tal caso la diferencia hasta las doce horas de descanso diario se compensará añadiendo las horas que correspondan al siguiente descanso diario en el domicilio.

No se podrá fijar un descanso diario reducido entre dos descansos diarios fuera del domicilio.

4. *El descanso diario fuera del domicilio tendrá una duración mínima de ocho horas consecutivas dentro de cada período de veinticuatro horas.*

Este descanso irá siempre seguido de un descanso diario en el domicilio. No obstante, mediante la negociación colectiva podrá acordarse un segundo descanso consecutivo fuera del domicilio así como la forma de compensar la diferencia entre las ocho horas y las doce horas del descanso diario.

Los trabajadores móviles dispondrán para el descanso fuera del domicilio de lugares que reúnan las condiciones necesarias de seguridad y salud y permitan el descanso en condiciones adecuadas de comodidad.

5. *Todo trabajador móvil incluido en esta disposición deberá disfrutar de un período de descanso mínimo semanal ininterrumpido conforme a lo previsto en el artículo 37.1 del Estatuto de los Trabajadores, garantizándose al trabajador móvil cada año ciento cuatro períodos de descanso semanal de veinticuatro horas de duración; de ellos, como mínimo, doce serán descansos dobles de cuarenta y ocho horas, que comprenderán el sábado y el domingo, y otros doce serán descansos dobles, sin garantía de que estén incluidos en ellos un sábado o un domingo. A la duración de estos períodos de descanso semanal se sumará el descanso diario conforme al apartado 3.*

Respetando lo anterior así como lo previsto en el artículo 38 del Estatuto de los Trabajadores, hasta un máximo de ocho períodos de descanso semanal podrá formar parte de las vacaciones anuales. Se estará, en su caso, a lo acordado en la negociación colectiva en cuanto a disfrute del descanso semanal y las vacaciones.

6. *Con independencia de lo previsto en la disposición adicional duodécima del Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, la duración del tiempo de conducción no podrá ser superior a nueve horas diarias en el trabajo diurno ni a ocho en el trabajo en período nocturno. La duración máxima del tiempo de conducción en cada período de dos semanas no podrá exceder de ochenta horas.*

7. *Si la duración del tiempo de trabajo de un conductor que no circule acompañado de un segundo maquinista excede de ocho horas, se establecerá un período de descanso durante la jornada o pausa de cuarenta y cinco minutos de duración. Si el tiempo de trabajo fuera superior a las seis horas pero no excediera de las ocho, la pausa durante la jornada será de al menos treinta minutos.*

La pausa se disfrutará en un momento de la jornada adecuado para que el maquinista pueda recuperarse y en caso de retraso de los trenes se adaptará a la jornada a realizar. En cualquier caso una parte de la pausa de, al menos, treinta minutos, deberá concederse entre la tercera y la sexta hora de trabajo.

En el caso de que haya un segundo maquinista, las condiciones de la pausa o descanso durante la jornada serán las previstas en la legislación laboral común.



8. Si la duración del tiempo de trabajo del personal de acompañamiento excede de seis horas se establecerá una pausa de treinta minutos durante el mismo.

9. Toda empresa ferroviaria que realice servicios de interoperabilidad transfronteriza deberá disponer de un registro en el que se recojan las horas diarias de trabajo y de descanso de los trabajadores móviles con el fin de asegurar el cumplimiento de esta disposición. La empresa deberá conservar este registro, al menos, durante tres años y lo tendrá a disposición de los trabajadores y de la autoridad laboral así como los elementos que justifiquen las horas reales de trabajo.»

- d) Todo lo anterior sin perjuicio de lo que puedan establecer los convenios colectivos dentro de cada entidad, que pueden fijar otras condiciones más favorables, y cuya vigilancia corresponde a las autoridades laborales.
- e) La responsabilidad del cumplimiento de los tiempos máximos de conducción es compartida entre los maquinistas y las entidades ferroviarias.
- i. Por un lado, los maquinistas deben atenerse a los tiempos máximos que establece la normativa, ya que en caso contrario, podría incurrir en uno de los supuestos de infracción que se establecen en el artículo 92 de la LSF.
 - ii. Por otro lado, las entidades ferroviarias, aparte de sus obligaciones como empleadores en materia laboral, deben prever el diseño de los servicios ferroviarios de manera que, en situaciones normales, se posibilite el cumplimiento de los horarios de conducción, llegando en su caso a la jornada máxima de conducción, pero debiendo disponer los recursos pertinentes para que se lleven a cabo los relevos o se permita el descanso en condiciones adecuadas, una vez que el maquinista ha completado su jornada máxima.

Asimismo, deben disponer de sistemas de control de las jornadas realmente efectuadas como consecuencia de sus obligaciones de vigilancia interna.

Todo ello debe traducirse en procedimientos dentro de sus sistemas de gestión de seguridad, que deben incluir todo lo necesario para dar cumplimiento a las normas aplicables. Así, los Reglamentos 1158/2010 y 1169/2010, sobre un método común de seguridad para evaluar la conformidad con los requisitos para la obtención de un certificado de seguridad o una autorización de seguridad, dicen en el criterio de evaluación L que los sistemas de gestión de seguridad debe disponer de:

L. PROCEDIMIENTOS PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS TÉCNICAS Y DE EXPLOTACIÓN EXISTENTES, NUEVAS Y MODIFICADAS, U OTRAS CONDICIONES PRECEPTIVAS

L.1 Para los requisitos relacionados con la seguridad correspondientes al tipo y dimensión de las operaciones, existen procedimientos para

- a) determinar dichos requisitos y actualizar los procedimientos correspondientes a fin de reflejar los cambios introducidos en ellos (gestión del control de cambios);*
- b) aplicarlos;*
- c) vigilar su cumplimiento;*
- d) tomar medidas cuando se detectan incumplimientos.*



Por tanto, aquella empresa que no establezca los cauces para el cumplimiento de los tiempos máximos de conducción podría estar incurriendo en uno de los supuestos tipificados como infracción en los artículos 88 y siguientes de la LSF, e incluso, podría estar incumpliendo los requisitos para disponer de un certificado de seguridad, que podría llegar a ser revocado.

- f) A la vista de todo lo anterior, la Dirección General de Ferrocarriles, en ejercicio de sus competencias en materia de seguridad, asignadas en el Reglamento de Seguridad en la Circulación aprobado mediante el Real Decreto 810/2007, considera necesario emitir este documento de recomendaciones sobre cómo debe abordarse el control del cumplimiento de los tiempos máximos de conducción.

3. RECOMENDACIONES

PRIMERO: Procedimientos de confección y gestión de los turnos y jornadas de trabajo.

Los sistemas de gestión de seguridad de las entidades ferroviarias deben incorporar los procedimientos de confección y gestión de los turnos laborales que permitan asegurar el respeto escrupuloso de los tiempos máximos de la disposición adicional duodécima del RD 2387/2004.

SEGUNDO: Procedimientos de control de los tiempos máximos de conducción.

Los sistemas de gestión de seguridad de las entidades ferroviarias deben disponer de un procedimiento en el que se establezca un sistema de control diario que les permita acreditar, cuando les sea solicitado por la Autoridad Responsable de Seguridad, el cumplimiento de estos requisitos y en el que, al menos, se reflejen de manera detallada:

- a) Tiempos máximos de conducción continuada.
- b) Tiempos de conducción máxima diaria.
- c) Tiempos de descanso en la conducción y descanso entre jornadas, fuera y dentro de la residencia.
- d) Lugares donde se producen los descansos y condiciones en que se llevan a cabo.
- e) Incidencias que puedan haber modificado los tiempos preestablecidos.
- f) Aquellos otros datos que puedan ser considerados necesarios para llevar a cabo un control riguroso de estos aspectos por la empresa ferroviaria.

El sistema debe prever las evidencias registrales y documentales que permitan su auditoría interna y externa, y las posteriores acciones de supervisión por parte de la autoridad de seguridad.

Este procedimiento de control estará relacionado con los de verificación en el inicio y finalización de los servicios ferroviarios, sobre los que la Dirección General de Ferrocarriles emitió la recomendación técnica 6/2014.

TERCERO: Vigilancia del cumplimiento de los tiempos máximos de conducción preestablecidos.

Dentro de los procedimientos de vigilancia interna, es necesario que se establezcan inspecciones o controles encaminados a comprobar que se están cumpliendo los tiempos máximos y turnos previamente establecidos.

Estas acciones de inspección deberían detallarse en los planes de seguridad anuales y sus resultados deberían ser revisados en las auditorías internas periódicas.



Es conveniente que dichas acciones queden registradas adecuadamente para permitir responder de manera precisa e inmediata a requerimientos de la autoridad responsable de seguridad, dentro de sus acciones de supervisión.

CUARTO: Formación sobre tiempos máximos.

Dentro de los programas de formación iniciales y periódicos de los maquinistas, debería incluirse un apartado sobre la importancia del factor humano sobre la conducción y las consecuencias de los incumplimientos de la normativa aplicable y en particular de los excesos en los tiempos de conducción.

QUINTO: Difusión de los procedimientos

Los procedimientos y reglamentación interna citados en las recomendaciones anteriores serán puestos en conocimiento de todo el personal implicado

Para ello, se asegurarán los medios de comunicación, difusión y formación para que estos procedimientos sean conocidos y comprendidos por todos los agentes implicados.

Madrid, de octubre de 2014

EL DIRECTOR GENERAL DE FERROCARRILES

Miguel Pozo de Castro

Dirigido a:

- Administradores de Infraestructura: ADIF / ADIF Alta Velocidad / TP Ferro
- Empresas Ferroviarias con certificado de Seguridad
- Centros de formación de personal ferroviario