



RECOMENDACIÓN TÉCNICA 4/2021, DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA, SOBRE PROCEDIMIENTOS DE CONTROL DE LOS TIEMPOS DE CONDUCCIÓN, JORNADAS Y DESCANSOS DEL PERSONAL DE CONDUCCIÓN DE LAS ENTIDADES FERROVIARIAS.

<i>Versión</i>	<i>Fecha</i>	<i>Comentarios</i>
1.0	<i>Noviembre de 2021</i>	<i>Versión inicial</i>
2.0	<i>Enero de 2025</i>	<ul style="list-style-type: none">• <i>Se matiza la respuesta a la cuestión nº 2.</i>• <i>Se incorporan nuevas dudas planteadas en el anejo (nº 15 y siguientes).</i>

A. OBJETO

El cumplimiento de los tiempos máximos de conducción, las jornadas laborales y los tiempos y condiciones de descanso de los maquinistas se configuran como aspectos esenciales para asegurar que el personal de conducción desarrolle sus tareas con garantías de seguridad.

Por ello, 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 se encuentre en las condiciones de descanso adecuadas para el desarrollo de sus funciones.

El objeto de la presente recomendación es proponer una serie de directrices 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 las tareas de su personal, así como cumplir con su obligación de vigilancia sobre estos aspectos.

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. El artículo 106 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario (en adelante, LSF), tipifica como infracción administrativa muy grave en materia de seguridad en el transporte, la conducción de máquinas excediendo los tiempos máximos de conducción que se fijen reglamentariamente.

2. Actualmente el Real Decreto 929/2020 de 27 de octubre, de seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias (en adelante RDSOIF) define, dentro de su capítulo VI, la planificación de los tiempos de trabajo y descanso, los tiempos máximos de conducción y su control.

Por una parte, introduce la obligación de disponer de procedimientos para planificar la actividad de su personal teniendo en cuenta criterios relacionados con circunstancias que pueden condicionar el correcto desempeño.

Artículo 35. Planificación de los tiempos de trabajo y descanso.

Las entidades ferroviarias establecerán en sus sistemas de gestión de la seguridad los procedimientos para planificar la actividad de su personal, definiendo en particular los tiempos de trabajo relacionados con la seguridad operacional y de descanso.

En dicha planificación se tendrá en cuenta el tipo de tarea a realizar, de tal manera que se cumpla la normativa en términos de ergonomía del puesto de trabajo, y que el personal adscrito al mismo se mantenga en condiciones físicas y psíquicas adecuadas para el desarrollo de la tarea.

En la planificación de la actividad de su personal, las entidades ferroviarias y aquellas empresas que les presten servicios, deberán tener en cuenta aquellas circunstancias que puedan tener incidencia en la seguridad desde el punto de vista del factor humano, como, entre otros, la carga de trabajo, la interfaz entre la persona y el puesto de trabajo, el estrés, el cansancio, el trabajo a turnos, las condiciones ambientales del puesto, la presencia de trabajos rutinarios y repetitivos, la complejidad de las tareas y procesos a ejecutar o los tiempos sin actividad dentro de la jornada laboral.

Asimismo, el RDSOIF, en relación con la conducción, establece los tiempos máximos de esta actividad, actualizando lo que ya estaba recogido en la normativa en el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, que queda derogado por el RDSOIF en relación con esta materia.

Artículo 36. Tiempos máximos de conducción.

1. Las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras serán responsables del cumplimiento de los tiempos máximos de conducción de los maquinistas que trabajen para ellas, en virtud de sus obligaciones de planificación de las actividades y vigilancia de las mismas.

Por su parte, los maquinistas también serán responsables del cumplimiento de los tiempos máximos de conducción, respetando los tiempos planificados en los servicios que se les hayan asignado.

2. Se considerará tiempo de conducción la duración de la actividad durante la cual el maquinista es responsable de la conducción de un vehículo ferroviario, con la exclusión del tiempo previsto para la puesta en servicio y la puesta fuera de servicio del vehículo. Incluye la realización de maniobras que lleven asociado el manejo del vehículo ferroviario en movimiento. También se computarán como tiempo de conducción las interrupciones en las que el maquinista permanece como responsable del vehículo a efectos de conducción, es decir, con atención a la circulación ferroviaria.

3. Se establecen los siguientes límites de tiempos de conducción:

- a) El tiempo máximo de conducción continuada será de 6 horas.
- b) El tiempo máximo de conducción diaria será de 9 horas.

4. El cómputo del tiempo máximo de conducción se realizará por periodos de 24 horas. Este período se iniciará con el comienzo de la actividad de conducción y finalizará cuando se disfrute de forma continuada y completa del descanso mínimo establecido por la correspondiente normativa laboral.

5. La conducción continuada se considerará interrumpida cuando se disfrute de una pausa de al menos 45 minutos, en la que el maquinista no será responsable del tren a efectos de circulación, ni podrá ser requerido para la realización de ningún tipo de servicio, actividad o control aleatorio de alcohol o drogas.

En la planificación de las circulaciones, las empresas ferroviarias incluirán en qué punto del itinerario se prevé la realización del descanso, acotándolo con la hora de inicio y finalización en función del horario planificado del tren. Siempre que sea posible, se procurará que el lugar de la pausa disponga de instalaciones adecuadas para permitir el descanso. De no ser posible la pausa en el horario programado o surgir circunstancias imprevistas, la empresa ferroviaria, a través de su centro de gestión y en comunicación con el administrador de infraestructuras, acordará con el maquinista dónde y cómo realizar el descanso sin exceder los tiempos máximos de conducción.

Esta pausa no se computará como período de conducción.

6. Lo establecido en los apartados anteriores se entiende sin perjuicio de las facultades de vigilancia y control del cumplimiento de la normativa laboral, referidas a tiempo de trabajo atribuidas al Organismo Estatal Inspección de Trabajo y Seguridad Social, así como de las competencias en materia laboral asignada a las autoridades laborales de las Comunidades Autónomas.

7. 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.

Artículo 37. Tiempos máximos de conducción por equipos.

1. Se considera conducción por equipos cuando en la cabina de conducción existen dos maquinistas que alternan la conducción del tren, de manera que el maquinista que no conduce no realiza ninguna función relacionada con la conducción.

2. A efectos de tiempo de conducción continuada se computará el tiempo de conducción exclusivamente al maquinista que esté efectuando la conducción. Al otro maquinista, siempre que no conduzca, le será computado como tiempo de jornada laboral.

3. La conducción por equipos deberá interrumpirse al menos cada 6 horas, por un período mínimo de 45 minutos, a tren detenido y con ambos maquinistas fuera de la cabina de conducción.

- 3. Por otro lado, el RDSOIF, en virtud de las competencias de supervisión de los sistemas de gestión de seguridad de empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras de la AESF, establece el régimen de supervisión del cumplimiento de esta normativa de tiempos máximos, así como la coordinación necesaria con los organismos competentes en la inspección de la legislación laboral.

Artículo 39. Control de los tiempos máximos.

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria supervisará el cumplimiento de las medidas establecidas en los sistemas de gestión de la seguridad de las empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras relativas al diseño y control de los tiempos de actividad del personal ferroviario, y en particular, de las jornadas de trabajo del personal de circulación y conducción, así como los tiempos de control de tráfico y conducción y período de descanso de dicho personal.

El Organismo Estatal Inspección de Trabajo y Seguridad Social, así como las administraciones de las Comunidades Autónomas con competencias en materia laboral, colaborarán con la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria con el fin de permitir que esta pueda cumplir con su labor de supervisión de la seguridad ferroviaria.

De la misma forma, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria colaborará con la Inspección de Trabajo y Seguridad Social con el fin de permitir que esta pueda cumplir con su labor de vigilancia y exigencia del cumplimiento de la normativa del orden social.

4. Tal y como queda de manifiesto en el artículo anteriormente citado del RDSOIF, aunque las normas laborales no integran las competencias de la AESF, 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, 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.

Esta norma establece en su artículo 8 la definición de tiempo de trabajo efectivo y tiempo de presencia aplicable al sector del transporte:

Artículo 8. Tiempo de trabajo efectivo y tiempo de presencia.

1. Para el cómputo de la jornada en los diferentes sectores del transporte y en el trabajo en el mar se distinguirá entre tiempo de trabajo efectivo y tiempo de presencia.

Se considerará en todo caso tiempo de trabajo efectivo aquel 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.

Se considerará tiempo de presencia 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 sin servicio, averías, comidas en ruta u otras similares.

En los convenios colectivos se determinarán en cada caso los supuestos concretos conceptuales como tiempo de presencia.

2. Serán de aplicación al tiempo de trabajo efectivo la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo prevista en el artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores y los límites establecidos para las horas extraordinarias en su artículo 35.

Los trabajadores no podrán realizar una jornada diaria total superior a doce horas, incluidas, en su caso, las horas extraordinarias.

3. Los tiempos de presencia no podrán exceder en ningún caso de veinte horas semanales de promedio en un período de referencia de un mes y se distribuirán con arreglo los criterios que se pacten colectivamente y respetando los períodos de descanso entre jornadas y semanal propios de cada actividad.

Las horas de presencia no computarán a efectos de la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo, ni para el límite máximo de las horas extraordinarias. Salvo que se acuerde su compensación con períodos equivalentes de descanso retribuido, se abonarán con un salario de cuantía no inferior al correspondiente a las horas ordinarias.

En su artículo 13, se recogen otras particularidades para el transporte ferroviario:

Artículo 13. Tiempo de trabajo y descanso en el transporte ferroviario.

1. Serán de aplicación en el transporte ferroviario las disposiciones comunes contenidas en los artículos 8 y 9 de este Real Decreto, con las particularidades que se contemplan en este artículo.

2. Las disposiciones del artículo 8 sobre tiempos de trabajo efectivo y de presencia serán de aplicación en el transporte ferroviario a los conductores y demás personas que presten sus servicios a bordo de los trenes durante el trayecto de los mismos, pertenezcan o no a empresas dedicadas al transporte ferroviario.

Dichas disposiciones serán igualmente de aplicación, en las empresas de transporte ferroviario, en los servicios siguientes:

- a) En las estaciones de tráfico reducido, apeaderos, apartaderos y apeaderos-cargaderos, directamente relacionados con la circulación, y el de estaciones comprendidas en el control de tráfico centralizado.*
- b) Vigilancia y custodia, incluida la vigilancia en un punto fijo.*

Los convenios colectivos identificarán, en su caso, los servicios señalados en las letras anteriores, adaptándolos a las modificaciones derivadas de las innovaciones tecnológicas en el transporte ferroviario.

3. El límite de nueve horas ordinarias de trabajo efectivo previsto en el apartado 3 del artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores se podrá superar excepcionalmente, sin perjuicio de lo dispuesto en los convenios o acuerdos que se contemplan en el artículo citado, en los trenes de largo recorrido por razones de fuerza mayor o necesidades de la explotación que incidan en la seguridad y regularidad de la circulación del tráfico ferroviario, por el tiempo imprescindible para rendir viaje en el lugar de destino.

4. El descanso entre jornadas fuera de la residencia de los conductores y demás personas que presten sus servicios a bordo de los trenes durante el trayecto de los mismos podrá reducirse, a salvo

de lo dispuesto en convenio colectivo, a ocho horas para los primeros y seis para los segundos, compensándose la diferencia en la forma establecida en el artículo 9.

Por su parte, las entidades ferroviarias también deberán tener en consideración las disposiciones aplicables al tiempo de trabajo definidas en el Título I, capítulo II, sección 5ª del 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.

5. En algunos casos particulares, también habría que tener en cuenta que determinados profesionales ferroviarios podrían llegar a ser considerados “trabajadores nocturnos”, de acuerdo con lo fijado 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.

Artículo 36. Trabajo nocturno, trabajo a turnos y ritmo de trabajo.

1. A los efectos de lo dispuesto en esta ley, se considera trabajo nocturno el realizado entre las diez de la noche y las seis de la mañana. El empresario que recurra regularmente a la realización de trabajo nocturno deberá informar de ello a la autoridad laboral.

La jornada de trabajo de los trabajadores nocturnos no podrá exceder de ocho horas diarias de promedio, en un periodo de referencia de quince días. Dichos trabajadores no podrán realizar horas extraordinarias.

Para la aplicación de lo dispuesto en el párrafo anterior, se considerará trabajador nocturno a aquel que realice normalmente en periodo nocturno una parte no inferior a tres horas de su jornada diaria de trabajo, así como a aquel que se prevea que puede realizar en tal periodo una parte no inferior a un tercio de su jornada de trabajo anual.

En ese caso, sus jornadas estarán sujetas a unos parámetros más restrictivos, según se indica en el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre:

Artículo 33. Jornada máxima de los trabajadores nocturnos en trabajos con riesgos especiales o tensiones importantes.

1. La jornada de trabajo máxima de los trabajadores nocturnos cuyo trabajo implique riesgos especiales o tensiones físicas o mentales importantes será de ocho horas en el curso de un periodo de veinticuatro horas durante el cual realicen un trabajo nocturno, salvo que deba ser inferior, según lo previsto en el capítulo III.

A efectos de lo dispuesto en este artículo los trabajos que impliquen riesgos especiales o tensiones físicas o mentales importantes serán los definidos como tales en convenio colectivo o, en su defecto, por acuerdo entre la empresa y los representantes de los trabajadores, tomando en consideración los efectos y los riesgos inherentes al trabajo nocturno.

2. La jornada de trabajo máxima de los trabajadores nocturnos establecida en el apartado 1 sólo podrá superarse en los supuestos previstos en el artículo 32.1.b) y c).

6. Además, las empresas ferroviarias que realicen transportes que impliquen la necesidad de trabajadores móviles que realicen trabajos de interoperabilidad transfronteriza, deberán tener en cuenta las condiciones impuestas en la disposición adicional séptima del Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre.

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.

Aunque estos preceptos son en principio únicamente de aplicación para los tráficos internacionales, los criterios contenidos en esta norma podrían servir de referencia para establecer jornadas de trabajo para otro tipo de tráficos nacionales.

7. 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.
8. Como ya se ha indicado, el RDSOIF recuerda que la responsabilidad del cumplimiento de los tiempos máximos de conducción es compartida entre los maquinistas y las entidades ferroviarias.
 - a) Por un lado, los maquinistas deben atenerse a dichos tiempos máximos, ya que, en caso contrario, podrían incurrir en uno de los supuestos de infracción establecidos en la LSF.
 - b) 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 disponiendo de los recursos pertinentes para que se lleven a cabo los relevos o el descanso se produzca en condiciones adecuadas.

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 la seguridad. Así, el “Reglamento Delegado (UE) 2018/762 DE LA COMISIÓN de 8 de marzo de 2018 por el que se establecen métodos comunes de seguridad sobre los requisitos del sistema de gestión de la seguridad de conformidad con la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan los Reglamentos (UE) nº 1158/2010 y (UE) nº 1169/2010 de la Comisión”, recalca la importancia de que las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras adopten un enfoque sistemático para apoyar la actuación humana y para gestionar los factores humanos y organizativos dentro del sistema de gestión de la seguridad.

Así, por ejemplo, indica:

3. PLANIFICACIÓN

3.1. Medidas para abordar los riesgos

3.1.1. Evaluación de riesgos

3.1.1.1. La organización se encargará de:

a) detectar y analizar todos los riesgos operativos, organizativos y técnicos significativos para el tipo de operaciones que ella misma realiza, su alcance y cobertura, entre los que se incluirán los riesgos derivados de factores humanos y organizativos, tales como la carga de trabajo, las características de los puestos de trabajo, el cansancio o la idoneidad de los procedimientos, y las actividades de otras partes interesadas (véase 1. Contexto de la organización);

...

4.6. Integración de los factores humanos y organizativos

4.6.1. La organización presentará un planteamiento sistemático a fin de integrar los factores humanos y organizativos en el sistema de gestión de la seguridad. El planteamiento:

a) incluirá el desarrollo de una estrategia y el uso de conocimientos técnicos y métodos reconocidos del ámbito de los factores humanos y organizativos;

b) abordará los riesgos asociados al diseño y uso de equipos, las tareas, las condiciones laborales y las modalidades de organización, teniendo en cuenta tanto las capacidades como las limitaciones humanas, así como los elementos que influyan en la actuación del ser humano.

...

5.1.6. A fin de controlar las competencias cuando sea necesario para la seguridad de las actividades operativas (véase 4.2. Competencias), la organización garantizará, de acuerdo con la legislación vigente (véase 1. Contexto de la organización) que, en lo que se refiere a su personal:

a) se respeten las instrucciones laborales y de formación, y se tomen medidas de rectificación cuando sea necesario;

...

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 la LSF e, incluso, podría estar incumpliendo los requisitos para obtener un certificado de seguridad.

9. Más allá de la necesidad de cumplir la normativa, como ya se ha indicado, el Reglamento 2018/762 viene a recalcar la importancia que deben dar las entidades ferroviarias a la consideración de los riesgos derivados de las circunstancias en las que las personas realizan sus actividades.

El diseño de los gráficos de conducción, teniendo en cuenta los tiempos de conducción, los tiempos de trabajo, los tiempos de presencia, los tiempos y lugares de descansos entre

jornadas, los desplazamientos necesarios, etc. debería realizarse con una perspectiva mucho más amplia que el mero cumplimiento de las horas establecidas en las diferentes normativas.

Estos límites máximos de horas recogidos en las distintas normas ferroviarias y laborales deben entenderse como topes máximos o mínimos, según el caso, pero que no siempre pueden considerarse como los más óptimos para diseñar, de manera ordinaria y continua, los gráficos.

Hay que tener en cuenta que algunas de las posibilidades que ofrece la legislación laboral para, por ejemplo, extender el límite del número de horas ordinarias de trabajo efectivo o de reducción de los tiempos de descanso entre jornadas, deberían aplicarse en situaciones excepcionales.

Así queda de manifiesto expresamente en el artículo 13.3 del Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, en relación con la posibilidad de extender el límite de nueve horas ordinarias de trabajo efectivo, limitando esta posibilidad a *“trenes de largo recorrido por razones de fuerza mayor o necesidades de la explotación que incidan en la seguridad o regularidad de la circulación del tráfico ferroviario, por el tiempo imprescindible para rendir viaje en lugar de destino”*. La aplicación sistemática y programada de este precepto, sin atender a estas condiciones justificadas de excepcionalidad, no parece coherente con el espíritu de la norma.

Por ello, las entidades deberían tener en cuenta los riesgos asociados a la fatiga o cansancio acumulado que pueden tener, por ejemplo, varias jornadas consecutivas con tiempos mínimos de descanso entre jornadas y con el número de horas máximas de conducción, ya que, aunque puedan estar dentro de la legalidad, pueden no ser las más adecuadas desde el punto de vista de probabilidad de fallo humano por la acumulación de fatiga.

Para ello, deberían tener en cuenta aspectos como, entre otros:

- el tipo de actividad de conducción y su duración dentro de la jornada laboral,
- las condiciones en las que se producen los tiempos de descanso o de presencia,
- los lugares en los que se puede producir el descanso o el refrigerio,
- los desplazamientos necesarios para acceder al lugar en el que se va a iniciar la conducción ferroviaria,
- las características de las tareas a desarrollar durante los tiempos de presencia,
- la duración de los descansos anteriores y los previstos a continuación,
- la reiteración de este tipo de turnos,
- la existencia de trabajos nocturnos, etc.

10. Por último, mediante la Recomendación Técnica 7/2014 de la Dirección General de Ferrocarriles, sobre procedimientos de control de los tiempos máximos de conducción, se dictaron en su momento criterios que facilitaron la interpretación de la normativa en esta materia.

Teniendo en cuenta los cambios normativos que ahora se han producido, así como a las numerosas consultas que se reciben en la AESF sobre cómo han de computarse los tiempos de conducción, han propiciado la elaboración de esta recomendación técnica, con el objeto de facilitar la aplicación de la normativa vigente, así como derogar y sustituir la anterior recomendación técnica 7/2014.

En este contexto, con el objeto de facilitar la aplicación de la normativa vigente y recordar las obligaciones de las entidades ferroviarias a la hora de elaborar los procedimientos de los sistemas de gestión de la seguridad que definen las jornadas de trabajo y descanso de los maquinistas, así como el control de los tiempos de conducción de los mismos, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, en virtud de sus competencias, considera conveniente emitir las siguientes **RECOMENDACIONES:**

Primera. Confección y gestión de los turnos, jornadas de trabajo y descanso de los maquinistas

1. De acuerdo con el artículo 35 del RDSOIF, las entidades ferroviarias deben disponer en sus sistemas de gestión de la seguridad de procedimientos para planificar la actividad de su personal de conducción, definiendo los tiempos de trabajo relacionados con la seguridad, de manera que se tengan en cuenta que el personal se mantenga en condiciones físicas y psíquicas adecuadas para el desarrollo de la tarea.
2. La definición de los turnos de trabajo de los maquinistas, sus jornadas y los descansos que les correspondan se diseñarán, en todo caso, respetando las prescripciones normativas que sean de aplicación.
3. Además, se asegurará un riguroso cumplimiento de los tiempos máximos de conducción definidos en el artículo 36 del RDSOIF.

Segunda. Procedimientos de control de los tiempos máximos de conducción

1. Los sistemas de gestión de la seguridad de las entidades ferroviarias deben de disponer de un procedimiento en el que se establezca un sistema de control diario que les permita acreditar el cumplimiento de los tiempos máximos de conducción. A este efecto, este sistema de control deberá reflejar de manera detallada los siguientes aspectos:
 - a) Tiempos máximos de conducción continuada.
 - b) Tiempos de conducción máxima diaria.
 - c) Tiempos de descanso en la conducción y descanso entre jornadas, dentro y fuera de la residencia.

- d) Jornadas, tiempo de trabajo ordinario, tiempo de presencia y horas extraordinarias en el caso de que se produzcan.
 - e) Lugares donde se producen los descansos y condiciones en que se llevan a cabo.
 - f) Incidencias que puedan haber modificado los tiempos preestablecidos.
 - g) En el caso de que se realice conducción por equipos, momento de realización de los relevos.
 - h) Aquellos otros datos que puedan ser considerados necesarios para llevar a cabo un control riguroso de estos aspectos por la entidad ferroviaria.
2. El procedimiento debe de garantizar que se den las evidencias documentales necesarias que permitan, por un lado, la auditoria interna de los tiempos de conducción y, por otro, que la AESF pueda llevar a cabo sus labores de supervisión tal y como se indica en el artículo 39 del RDSOIF sobre el control de los tiempos máximos de conducción.

Tercera: Formación y difusión

1. Dentro de los programas de formación iniciales y periódicos de los maquinistas, debe incluirse un apartado sobre la importancia del factor humano en la conducción 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, así como, las entidades deberían realizar acciones de concienciación sobre la importancia de respetar rigurosamente los turnos de trabajo establecidos y las condiciones de descanso.

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

Cuarta: Vigilancia interna

Dentro de los procedimientos de vigilancia interna de las entidades ferroviarias, es necesario que se establezcan controles encaminados a comprobar que se están cumpliendo los tiempos máximos de conducción, así como los turnos previamente establecidos.

Estas acciones de control deberían detallarse en los planes de vigilancia anuales y sus resultados deberían ser revisados en las auditorías internas periódicas que lleve a cabo la propia entidad ferroviaria, adoptando las medidas oportunas en caso necesario.

Quinta: Resolución de dudas

Con el objeto de aclarar y hacer público a todas las entidades ferroviarias el punto de vista de la AESF ante las dudas planteadas por el sector en relación a la aplicación de esta Recomendación, se adjunta el anexo I a la misma, donde se incluyen casos particulares que pueden servir para una mejor comprensión de la aplicación de la normativa aplicable y facilitar así una visión integrada de estos aspectos por parte de todo el sector.

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

Sexta: Derogación de la Recomendación Técnica 7/2014

Esta recomendación sustituye a la recomendación técnica 7/2014 de la Dirección General de Ferrocarriles sobre procedimientos de control de los tiempos máximos de conducción.

Madrid, enero de 2025

EL DIRECTOR DE LA AGENCIA ESTATAL
DE SEGURIDAD FERROVIARIA

[FIRMADO EN EL ORIGINAL]

Pedro M. Lekuona García

ANEXO I

RESOLUCIÓN DE DUDAS RELACIONADAS CON LA APLICACIÓN DE LA NORMATIVA RELACIONADA CON LOS TIEMPOS DE CONDUCCIÓN, JORNADAS LABORALES Y DESCANSOS DEL PERSONAL DE CONDUCCIÓN.

1. ¿Qué actividades se pueden considerar “tiempo de conducción” y cuáles no?

El RDSOIF incluye en su artículo 36 la definición del tiempo de conducción:

Se considerará tiempo de conducción la duración de la actividad durante la cual el maquinista es responsable de la conducción de un vehículo ferroviario, con la exclusión del tiempo previsto para la puesta en servicio y la puesta fuera de servicio del vehículo. Incluye la realización de maniobras que lleven asociado el manejo del vehículo ferroviario en movimiento. También se computarán como tiempo de conducción las interrupciones en las que el maquinista permanece como responsable del vehículo a efectos de conducción, es decir, con atención a la circulación ferroviaria.

Por tanto, hay una serie de actividades que el maquinista puede desarrollar dentro de su jornada laboral que, aunque en todo caso suponen parte de su tiempo de trabajo efectivo, no computarían como tiempo de conducción.

A modo orientativo, algunas de las actividades que **no** computarían como tiempo de conducción serían las siguientes, ya que las mismas no llevan asociado el manejo del vehículo ferroviario ni suponen una interrupción de la circulación en la que el maquinista deba permanecer atento a la circulación:

Al inicio del servicio:

- Comprobación del vehículo, chequeando que tanto el interior como el exterior del mismo se encuentra condiciones adecuadas para efectuar el servicio.
- Comprobación del libro de reparaciones/avería, que puede incluir verificar la presencia del libro/s, comprobación de las últimas actuaciones acometidas, verificar incidencias repetitivas y averías anotadas que no hayan sido reparadas, hacer un chequeo de las últimas averías reparadas, si el Maquinista es el primero que toma el tren desde que se han llevado a cabo dichas actuaciones por parte del personal de mantenimiento, etc.
- Comprobación de la dotación del material necesario para la prestación del servicio en función de lo indicado en el sistema de gestión de la seguridad de la empresa ferroviaria.
- Arranque del material y utilidad del mismo con respecto a su producción de aire, sistemas eléctricos, motorización, sistemas eléctricos u electrónicos de gestión de averías, etc.

- Comprobación de señales acústicas, señales de cabeza, señales de cola, sistemas de señalización, sistemas de comunicación, dispositivos de vigilancia y protección, registrador jurídico, etc.
- Pruebas de freno.
- Pruebas de tracción que se realicen a tren parado.
- En el caso de vehículos de viajeros, la comprobación del estado de las puertas de acceso de viajeros, megafonía, climatización y demás comprobaciones necesarias según lo dispuesto en el sistema de gestión de la seguridad de la empresa ferroviaria.

En cualquier caso, una vez que el maquinista diera el tren dispuesto y pasara a estar atento a la circulación, empezaría a computar el tiempo de conducción. (Ver pregunta nº 2 para más detalle)

Del mismo modo, al final del servicio, se podría llevar a cabo otro tipo de actividades que no supondrían tiempo de conducción como, por ejemplo:

- Dejar el material bien estacionado y asegurado mediante la aplicación del freno de estacionamiento, calces antideriva, etc.
- Anotación en el libro de reparaciones las averías surgidas o la posible falta de elementos de dotación.
- Comprobaciones intrínsecas al apagado del material, dependiendo del manual del vehículo y de lo dispuesto en el sistema de gestión de la seguridad.
- Comprobaciones internas y externas del material para asegurar su estado, antes de la toma del siguiente agente.

Sin embargo, cuando el maquinista realice maniobras que impliquen el movimiento del vehículo ferroviario, el tiempo dedicado a las mismas sí computará como tiempo de conducción. Se consideran maniobras que pueden implicar el movimiento del material rodante:

- Agregar o segregar vehículos de un tren.
- Formar o descomponer un tren.
- Clasificar los vehículos o cortes de material.
- Desplazar un tren o vehículos por la misma vía o de una a otra dentro de los límites de la zona de maniobras.
- Realizar los movimientos necesarios para el cambio de ancho en los trenes cuya tecnología lo admita, en los cambiadores de ancho,
- Traer o llevar material desde o hacia las dependencias de plena vía carentes de señal de protección telemandada desde la estación o el CTC.
- Realizar movimientos de material entre dependencias colaterales que se complementan constituyendo un complejo ferroviario logístico.

2. ¿Cuándo empezaría a contar el tiempo de conducción: una vez se da el tren dispuesto o cuando se obtiene la orden de marcha?

El tiempo de conducción comenzaría a computar una vez que el maquinista da el tren dispuesto y pasa a estar atento a recibir la orden de marcha, siempre y cuando no haya realizado antes maniobras que impliquen el manejo del material rodante, en cuyo caso también computarían como tiempo de conducción.

En este caso, podría darse también que el tiempo de conducción se interrumpiera entre el final de dicha maniobra y el tren dispuesto, cuando el maquinista realizara otras funciones que no implicaran permanecer como responsable del vehículo a efectos de conducción, es decir, con atención a la circulación ferroviaria.

Sin perjuicio de lo anterior, hay determinadas circunstancias en las que no se puede considerar como tiempo de conducción el tiempo transcurrido entre el tren dispuesto y el inicio de la marcha:

- En determinadas circulaciones, el tren dispuesto no es dado por el maquinista al administrador y se encargan otras personas, por ejemplo, el centro de gestión de la empresa ferroviaria. En estos casos, la comunicación del tren dispuesto podría no coincidir con el momento en el que el maquinista ya está a cargo del tren y podría darse con antelación. En estas situaciones, el criterio que debe prevalecer para computar los tiempos de conducción es el de que el maquinista sea responsable de la conducción y deba estar atento a la circulación (incluyendo las operaciones de subida y bajada de viajeros).
- En otras ocasiones, especialmente por cuestiones relacionadas por la regulación del tráfico, el tiempo transcurrido entre que se da el tren dispuesto y el maquinista recibe la orden de marcha por medio de las señales es muy elevado (incluso de horas). En este periodo, el maquinista no está conduciendo, pero sí puede estar obligado a estar atento al cambio de las señales y no puede abandonar la cabina. Para que este periodo no compute en su totalidad como tiempo de conducción, se podrá descontar los tiempos en los que el puesto de mando haya informado al maquinista que no es previsible que se inicie la marcha, y por tanto, este puede desentenderse de una atención plena al estado de las señales.

En todo caso, este periodo siempre será tiempo de trabajo.

3. La toma de la locomotora en inicio de un servicio, ¿implica que el tiempo dedicado a esta tarea tenga que ser considerado como tiempo de conducción?

La toma de la locomotora para la puesta en servicio, así como el deje de la misma, para la puesta fuera de servicio, no computan como tiempo de conducción. Este tiempo de conducción sí que empezaría a contar en el caso de que fuera necesario realizar una maniobra que implique el

movimiento del tren, o en el caso de que se comunique el tren dispuesto y el maquinista pase a estar atento a las señales para comenzar la conducción.

En cualquier caso, el tiempo empleado en realizar dichas funciones sí que forman parte del tiempo de trabajo efectivo del maquinista según lo dispuesto en la normativa laboral de aplicación.

- 4. El tiempo de conducción en maniobras, ¿se limita únicamente al tiempo en movimiento del vehículo motor en las mismas? De esta forma, las interrupciones sin movimiento dentro de maniobras, ¿no son conducción, e interrumpen por tanto el tiempo de conducción?**

En el caso de las maniobras, únicamente computan como tiempo de conducción cuando llevan asociadas el manejo del vehículo ferroviario en movimiento. Si dentro de una maniobra, el tren estuviera detenido por la orden de las señales y el maquinista tuviera que estar atento a las mismas, esta interrupción sí que computaría como tiempo de conducción, aunque en ese momento no se esté produciendo un movimiento del tren.

- 5. Los tiempos necesarios para realizar una prueba de freno, las comprobaciones de material rodante y motor previas al inicio, las esperas hasta disponer de la documentación del tren y hasta obtener el dispuesto telemático, previos al dispuesto inicial del tren, ¿reúnen los criterios para ser considerados como tiempos de conducción?**

Los tiempos empleados por un maquinista para realizar actividades como pruebas de freno, comprobaciones de material rodante previas al inicio de la salida del tren, esperas para disponer de la documentación del tren y para comunicar el tren dispuesto para circular, aunque son tiempos que forman parte de la jornada laboral del personal de conducción, no computarían dentro de los tiempos de conducción.

- 6. El cómputo del tiempo de conducción, ¿implica la continuidad del mismo desde que se inicia el primer movimiento de maniobras hasta finalizar el servicio del tren en destino, cuando durante en este intervalo de tiempo ha habido interrupciones para el desarrollo de tareas que no reúnen los requisitos para ser conducción?**

No, el cómputo del tiempo de conducción no tiene por qué ser considerado como continuo. En función de las tareas que realice el maquinista a lo largo de su jornada, pueden darse situaciones que hagan que el tiempo de conducción no se mantenga de forma continua a lo largo de la misma.

- 7. El caso de una avería en vía; se informa al centro de gestión de la empresa ferroviaria de la misma y la misma no podrá ser solucionada en un tiempo determinado. Aprovechando este tiempo, el centro de gestión de la entidad ferroviaria da instrucción al maquinista para que**

descanse, dándose las circunstancias necesarias para que este descanso se produzca en las condiciones oportunas, no teniendo que estar el maquinista en ningún caso atento a la circulación. Una vez solucionada la avería, el centro de gestión se pone en contacto con el maquinista para que se incorpore al servicio e indique de nuevo su disposición al puesto de mando para continuar marcha. Este tiempo en el que se interrumpe la conducción, ¿tiene que computarse como tiempo de conducción?

En el caso de que se produjera una avería en vía que no pueda ser solucionada de forma inmediata y, dadas las circunstancias en las que se produce dicha avería, fuera posible que el maquinista interrumpiera la conducción mientras el centro de gestión de la empresa asume las comunicaciones con el responsable de circulación y las tareas necesarias para solucionar la avería, este tiempo no computaría como tiempo de conducción. Si este periodo fuera mayor igual a 45 minutos, podrá considerarse como refrigerio de forma que la conducción continuada se consideraría interrumpida.

8. ¿Qué requisitos tienen los descansos entre jornadas de conducción?

Su diseño tiene que atender a lo que se establece en la normativa laboral.

El artículo 36 del RDSOIF establece que el cómputo del tiempo máximo de conducción se realizará por periodos de 24 horas. Este período se iniciará con el comienzo de la actividad de conducción y finalizará cuando se disfrute de forma continuada y completa del descanso mínimo establecido por la correspondiente normativa laboral.

Por su parte, 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, establece, con carácter general, que entre el final de una jornada y el comienzo de la siguiente mediarán, como mínimo, doce horas.

Sin embargo, el artículo 9 del Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, aplicable para el caso de los transportes y trabajo en el mar, se establece que, salvo disposiciones específicas aplicables de conformidad con lo dispuesto en las subsecciones correspondientes de esta sección, se deberá respetar en todo caso un descanso mínimo entre jornadas de diez horas, pudiéndose compensar las diferencias hasta las doce horas establecidas con carácter general, así como computar el descanso semanal de día y medio, en periodos de hasta cuatro semanas.

Además, en el caso del ferrocarril, cuando los maquinistas realicen el descanso fuera de su residencia, les podrá ser de aplicación lo dispuesto en el artículo 13 de la norma anterior, que establece que el descanso entre jornadas fuera de la residencia de los conductores y demás personas que presten sus servicios a bordo de los trenes durante el trayecto de los mismos podrá reducirse, a salvo de lo dispuesto en convenio colectivo, a ocho horas para los primeros y seis para los segundos, compensándose la diferencia en la forma establecida en el artículo 9.

Sin embargo, la aplicación estricta de estos preceptos podría llevar a situaciones que, siendo legales, no parecen las más óptimas desde el punto de vista de la seguridad en la circulación, especialmente si se repiten de manera sistemáticas. Por ejemplo, legalmente podría darse el caso hipotético de un maquinista que realizara una jornada, incluyendo conducción, de 12 horas (9 horas de tiempo de trabajo ordinario más 3 de horas extraordinarias) unido a un tiempo de presencia de 5 horas de viaje necesarias para presentarse en el próximo destino donde tenga que realizar el siguiente servicio, de forma que, tras estas 17 horas, hiciera un descanso de 8 horas (en las que tendría que realizar distintas actividades como dormir, comer, asearse, preparar cosas para su próximo servicio, etc.) y comenzara a contar de nuevo su jornada laboral y el cómputo para un nuevo periodo de conducción.

Por ello, parece razonable que, en el caso de que estas circunstancias, u otras similares, legalmente válidas, se repitieran frecuentemente, la entidad ferroviaria debería valorar si las mismas son las adecuadas para garantizar un correcto descanso de su personal de conducción. En cualquier caso, es recomendable que se eviten este tipo de situaciones en días consecutivos, ya que la fatiga acumulada por el personal de conducción podría poner en riesgo el desempeño seguro de sus funciones.

En este punto, es importante recordar también las condiciones de descanso particulares que son de aplicación a trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza en el transporte ferroviario. Dichas condiciones, aparecen recogidas en la disposición adicional séptima del Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo.

9. ¿Qué requisitos deben cumplir los refrigerios?

Según lo dispuesto en el artículo 36 del RDSOIF la conducción continuada se considerará interrumpida cuando se disfrute de una pausa de al menos 45 minutos, en la que el maquinista no será responsable del tren a efectos de circulación, ni podrá ser requerido para la realización de ningún tipo de servicio, actividad o control aleatorio de alcohol o drogas.

Las pausas computadas como refrigerios deberían ser expresamente declaradas en los sistemas de control de tiempos, de modo que paradas comerciales o por causas de circulación no deberían considerarse refrigerios únicamente por haber superado esa duración de 45 minutos.

10. ¿Cómo se computan otros periodos de interrupción de la conducción que no lleguen a tener una duración suficiente para ser un refrigerio?

A efectos de control de la conducción continuada, se considerarán todos los periodos de conducción que se produzcan hasta una pausa de refrigerio de 45 minutos, sin computar los periodos intermedios que pueda haber en los que el maquinista no sea responsable de la conducción o descansos que no alcancen un total de 45 minutos.

Por ejemplo, un maquinista que realizara el siguiente horario (suponiendo que fuera admisible en función de los condicionantes de su jornada laboral):

10:00 – 12:00 h Conducción efectiva (2 horas).
12:00 – 12:30 h Descanso (30 minutos).
12:30 – 15:00 h Conducción efectiva (2,5 horas).
15:00 – 15:30 h Descanso (30 minutos).
15:30 - 17:30 h Conducción efectiva (2 horas).
17:30 - 18:15 h Refrigerio (45 minutos).
18:15 – 20:15 h Conducción efectiva (2 horas).

Habría realizado los siguientes tiempos de conducción:

- Conducción diaria = $2 + 2,5 + 2 + 2 = 8,5$ horas < 9 horas máximas permitidas.
- Conducción continuada = $2 + 2,5 + 2 = 6,5$ horas, que se han producido en el periodo entre las 10:00 (inicio del servicio) hasta las 17:30 (inicio del primer refrigerio con duración mínima de 45 minutos). En este caso se estaría incumpliendo el máximo de conducción máxima continuada, que la norma establece en 6 horas máximo.

Por tanto, en este ejemplo, los periodos de descanso de 30 minutos no servirían para romper la conducción continuada, pero no computarían como tiempo de conducción, siempre y cuando esté justificado que en ese tiempo el maquinista no estaba a cargo del tren a efectos de conducción.

Todo ello sin perjuicio de que estos periodos sí se computarán como tiempo de trabajo o de presencia.

11. ¿Dónde deben realizarse los refrigerios?

No existen en la normativa unos requisitos mínimos para la ubicación en la que realizar de los refrigerios que interrumpen la actividad de conducción continuada, ya que puede ser que su realización se acomode en función de las necesidades de los tráficos.

Sin embargo, tal y como se indica en el artículo 36 del RDOSIF, las entidades ferroviarias deberían planificar, siempre que fuera posible, estos descansos con antelación suficiente preferiblemente en ubicaciones que dispongan de algún tipo de instalación con unas condiciones mínimas que faciliten el descanso del personal de conducción.

12. ¿De quién es la responsabilidad en casos de incumplimiento de los tiempos máximos de conducción?

El artículo 36 del RDSOIF establece:

Las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras serán responsables del cumplimiento de los tiempos máximos de conducción de los maquinistas que trabajen para ellas, en virtud de sus obligaciones de planificación de las actividades y vigilancia de las mismas.

Por su parte, los maquinistas también serán responsables del cumplimiento de los tiempos máximos de conducción, respetando los tiempos planificados en los servicios que se les hayan asignado

Por ello, es importante recordar la responsabilidad compartida en el cumplimiento de los tiempos de conducción, ya que las empresas deben diseñar los tiempos de trabajo y descanso para que el personal ejecute sus funciones con seguridad, así como llevar a cabo funciones de vigilancia. Pero también, por otro lado, el personal de conducción debe conocer y aplicar las indicaciones de las entidades ferroviarias, garantizando igualmente el cumplimiento de los tiempos máximos de conducción y sus condiciones de descanso para garantizar que es capaz de ejecutar sus tareas de forma segura.

13. ¿Qué tiempos máximos aplican en caso de conducción por la noche?

En primer lugar, habrá que evaluar si se trata de un servicio esporádico o una situación que se presenta con cierta regularidad. En este último caso, la entidad ferroviaria debe tener en cuenta si se cumplen las condiciones para calificar a ese trabajador como “nocturno” de acuerdo a lo establecido en la normativa laboral aplicable.

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, introduce, en su artículo 36, disposiciones legales sobre el trabajo nocturno. En esta norma se define como trabajo nocturno el realizado entre las diez de la noche y las seis de la mañana.

Establece también que la jornada de trabajo de los trabajadores nocturnos no podrá exceder de ocho horas diarias de promedio, en un periodo de referencia de 15 días. Estos trabajadores nocturnos no podrán realizar horas extraordinarias.

Se define como trabajador nocturno a aquel que realice normalmente en periodo nocturno una parte no inferior a tres horas de su jornada diaria de trabajo, así como a aquel que se prevea que puede realizar en tal periodo una parte no inferior a un tercio de su jornada de trabajo anual.

Por tanto, cuando el maquinista deba considerarse como trabajador nocturno según la norma citada anteriormente, el tiempo de conducción máxima diaria en ningún caso podría exceder de las ocho horas, con objeto de cumplir en todo caso con la jornada laboral máxima establecida en la normativa laboral de referencia. En todo caso, hay que tener en cuenta que, en la práctica, este tiempo máximo se verá reducido con casi total seguridad, ya que generalmente la prestación del servicio implica, además del tiempo de conducción efectiva, otras tareas relacionadas con su puesto de trabajo que computan dentro del concepto de tiempo de trabajo efectivo.

En cualquier caso, tenga o no la consideración de trabajo nocturno desde el punto de vista legal, y sea una actividad periódica o esporádica, la entidad ferroviaria debe tener en cuenta a la hora de planificar los gráficos las particularidades de la conducción por la noche, en la que la fatiga o el sueño son más probables y, por tanto, deberían emplearse parámetros más restrictivos en el diseño de las cargas de trabajo.

14. Si por aplicación de la normativa ferroviaria pudieran efectuarse 9 horas de conducción en una jornada, pero por aplicación de otras normas laborales, la jornada máxima diaria es inferior a nueve horas, ¿qué normativa prevalece?

La normativa laboral.

El tiempo máximo de conducción en una jornada establecido en el RDSOIF de nueve horas es aplicable solo si ese tiempo es posible dentro de la jornada laboral correspondiente. Así, si, por ejemplo, la jornada laboral, en función de otras prescripciones de la normativa laboral o del convenio fuera de 8 horas, el tiempo de conducción máximo sería el resultante de descontar tiempos de presencia, refrigerios... por lo que nunca podría llegar a ser superior a 8 horas.

15. En el caso de las empresas ferroviarias de viajeros, el tiempo necesario para asegurar las operaciones terminadas y asegurar que el tren se encuentra listo para su salida, ¿se considera tiempo de conducción?

Sí, el tiempo necesario para asegurar que todas las operaciones relacionadas con la salida del tren se han completado y que todos los pasajeros estén dentro del tren debe ser considerado como tiempo de conducción del maquinista.

Durante el tiempo necesario para realizar las operaciones terminadas el maquinista tiene la responsabilidad crucial de verificar (en su caso, junto con otro personal que pueda tener encomendada esta función presente en el andén o en la tripulación del tren) que todos los pasajeros están en el tren o han abandonado ya el mismo y no hay obstáculos o riesgos para el inicio del movimiento. Esta tarea requiere atención y toma de decisiones, que son funciones inherentes al trabajo del maquinista y directamente relacionadas con la conducción segura del tren.

La falta de un procedimiento adecuado o un descuido en esta fase puede poner en riesgo la seguridad de los pasajeros, ya que el maquinista necesita asegurarse de que el tren esté en condiciones óptimas antes de empezar a conducir.

Aunque el tren esté detenido, las tareas previas al trayecto implican una alta carga mental, ya que el maquinista debe procesar información crítica, coordinarse con otros agentes ferroviarios y mantenerse alerta ante posibles problemas. Por tanto, el maquinista está involucrado

activamente en tareas relacionadas con la operación del tren. Esto afecta su nivel de alerta y podría contribuir a la fatiga si no se contabiliza adecuadamente.

Ignorar este tiempo como parte del cómputo de las horas de conducción subestima la carga de trabajo real del maquinista y puede llevar a programaciones que no respeten los límites necesarios para evitar la fatiga.

Como ya se ha indicado en esta recomendación técnica, la fatiga del maquinista es un factor de riesgo importante en el ámbito ferroviario. Considerar este tiempo ayuda a garantizar que los límites de horas de conducción sean realistas y que los períodos de descanso son suficientes para recuperar la fatiga.

16. ¿Los tiempos máximos de conducción se aplican a maquinistas que están haciendo labores en entregas de vía bloqueada o vías cerradas al tráfico durante la ejecución de trabajos?

Sí, los tiempos realizando trabajos deberían computarse de manera similar a los de maniobras o de conducción.

17. ¿Cómo habría que tener en cuenta los tiempos de trabajo en otras redes fuera de la RFIG?

En el caso de maquinistas que provienen de otras redes no RFIG (por ejemplo, en tramos fronterizos), los tiempos de conducción en la red no RFIG deberían considerarse en los cálculos de tiempos. Por ejemplo, en el caso de una circulación que discurre sin refrigerios intermedios por otra red diferente de la RFIG durante 5 horas y media y luego realiza una hora por la RFIG, se estaría incumpliendo el tope máximo de 6 horas de tiempo de conducción continuada.

18. ¿Otro personal diferente a maquinistas que realiza tareas de conducción de ciertos vehículos (operadores de vehículos de maniobras, operadores de maquinaria de infraestructura) tiene exigencias de tiempos máximos?

Aunque la normativa no los recoge expresamente, a falta de otros criterios, la AESF considera que otro personal que realiza funciones de conducción sin ser maquinistas (como operadores de vehículos de maniobra o de maquinaria de infraestructura) también debería sujetarse a los tiempos máximos de conducción establecidos en la normativa para maquinistas.

19. ¿Cómo se computan las horas en el caso de las situaciones en las que se admite la conducción con dos maquinistas en virtud de la disposición adicional cuarta de la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, por la que se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal?

Según la citada disposición, existen algunos supuestos excepcionales en los que se admite que la conducción se puede realizar por parejas de maquinistas, uno habilitado del vehículo y otro de la infraestructura¹. En esos casos, el tiempo de conducción computa a ambos maquinistas simultáneamente y de la misma manera, ya que ambos están implicados en la tarea de la conducción y deben estar prestando atención plena a esta actividad.

¹ Para más información, véase la Recomendación técnica 5/2022 de la AESF, sobre las excepciones al régimen general de los certificados o habilitaciones de conducción.