PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REAL DECRETO 929/2020, DE 27 DE OCTUBRE, DE SEGURIDAD OPERACIONAL E INTEROPERABILIDAD FERROVIARIAS

El Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias, establece el marco reglamentario aplicable a la seguridad operacional del sistema ferroviario y regula, entre otras materias, algunas de las condiciones para el ejercicio de las funciones que inciden directamente en la seguridad de la circulación.

Entre estas funciones, el control del tráfico ferroviario constituye una actividad esencial para garantizar el desarrollo seguro de las circulaciones, cuyo ejercicio requiere mantener niveles adecuados de atención, vigilancia y capacidad de respuesta, así como interpretar información operativa, adoptar decisiones y gestionar las incidencias que puedan producirse durante la explotación.

Las exigencias asociadas a esta actividad no son uniformes, sino que dependen de factores como el volumen y la complejidad de las circulaciones, la configuración de los puestos de mando, los sistemas tecnológicos disponibles, el grado de automatización de las instalaciones y las condiciones concretas de explotación. Estas exigencias pueden incrementarse significativamente durante la realización de trabajos en la infraestructura, ante alteraciones de las condiciones normales de circulación o en situaciones de funcionamiento degradado de los sistemas.

En este contexto, resulta necesario establecer un marco regulador que delimite con mayor precisión los tiempos máximos de actividad de control del tráfico ferroviario, tanto continuada como acumulada, y los períodos de pausa necesarios para garantizar una adecuada recuperación de las capacidades de atención y respuesta del personal que desempeña estas funciones. Asimismo, resulta conveniente contemplar las particularidades de aquellas dependencias en las que concurran condiciones objetivas de baja carga de tráfico, siempre que estas se encuentren debidamente acreditadas y se mantengan durante la aplicación del régimen específico previsto para ellas.

Con esta finalidad, el presente real decreto modifica el artículo 38 del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, para precisar las actividades comprendidas en el tiempo de control del tráfico ferroviario, incluyendo las operaciones de toma y deje del servicio cuando impliquen la transmisión de información relevante para la seguridad y la adquisición o transferencia del conocimiento de la situación operativa.

La nueva regulación establece, con carácter general, un tiempo máximo de dos horas de actividad continuada, tras el cual deberá disfrutarse una pausa mínima de treinta minutos, así como un límite máximo de ocho horas de actividad de control del tráfico. Asimismo, contempla un régimen específico para las dependencias de bajo tráfico.

La modificación incorpora también previsiones destinadas a garantizar una adecuada organización de los servicios en circunstancias que puedan incrementar las exigencias de

PLAZA DE LOS SAGRADOS
CORAZONES, 7
28036 – MADRID

la actividad, particularmente durante la ejecución de trabajos programados, la gestión de contingencias y las situaciones de funcionamiento degradado. A tal efecto, se establecen obligaciones de evaluación y planificación de las medidas organizativas necesarias, así como de definición de criterios y procedimientos específicos por parte de los administradores de infraestructuras en el marco de sus respectivos sistemas de gestión de la seguridad.

De este modo, la regulación pretende reforzar la prevención de los riesgos derivados de la fatiga y de la sobrecarga de atención en el desempeño de funciones directamente relacionadas con la seguridad de la circulación, mediante el establecimiento de límites de actividad, períodos de pausa y medidas organizativas adaptadas a las características de la explotación ferroviaria.

Las previsiones introducidas responden a finalidades propias de la seguridad operacional ferroviaria y se aplicarán sin perjuicio de la normativa laboral vigente en materia de jornada, descansos y demás condiciones de trabajo, así como de las competencias atribuidas a las autoridades laborales para la vigilancia y el control de su cumplimiento.

El real decreto consta de un único artículo de modificación del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, una disposición transitoria y una disposición final.

La habilitación normativa necesaria para la redacción de este real decreto se encuentra en la disposición final tercera de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, que habilita al Gobierno para adoptar las medidas necesarias para el desarrollo y cumplimiento de dicha ley.

En cumplimiento de lo establecido en el apartado 2 de la disposición final tercera de la referida ley han sido consultadas durante la elaboración del proyecto de este real decreto, todas las entidades representativas afectadas del sector, incluidos los sindicatos de trabajadores ferroviarios y el Consejo Nacional de Transportes Terrestres.

Esta norma se ajusta a los principios de buena regulación señalados en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y, en concreto, a los de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia exigidas en su propósito.

De acuerdo con los principios de necesidad y eficacia, esta norma se justifica en el interés general, toda vez que articula una actuación necesaria para la clarificación de los tiempos máximos de la actividad de control del tráfico ferroviario. Es, además, el mejor instrumento para lograrlo, pues es en un real decreto donde se establece el antecedente inmediato que regulaba, parcialmente, esta cuestión.

La norma es proporcional, en la medida en la que garantiza el cumplimiento de los objetivos planteados valiéndose de la regulación imprescindible y sin afectar a los derechos y deberes de la ciudadanía, toda vez que centra su objeto únicamente en aquellas cuestiones necesarias e imprescindibles para lograr los fines propuestos.

Por otro lado, la norma contribuye a una mayor seguridad jurídica, al ejercerse de manera coherente con el resto del ordenamiento jurídico y contribuyendo a establecer un marco predecible, integrado, claro y de certidumbre, que facilite su conocimiento y comprensión y, en consecuencia, la actuación y toma de decisiones de las personas interesadas.

La norma obedece al principio de transparencia, al preverse su publicación en el «Boletín Oficial del Estado» con el fin de posibilitar su acceso sencillo, universal y actualizado y, además, haberse sometido al trámite de audiencia e información pública, permitiendo la

participación de sus potenciales destinatarios.

Finalmente, la norma resulta eficiente, en la medida en la que evita cargas administrativas innecesarias, al no imponerse ninguna nueva carga como consecuencia de la regulación introducida en el presente proyecto normativo.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día XXXX,

DISPONGO:

Artículo Único. ***Modificación del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias.***

El artículo 38 del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias, queda redactado del siguiente modo:

«**Artículo 38. Tiempos máximos de actividad de control de tráfico.**

1. El cumplimiento de los tiempos máximos de actividad de control de tráfico será responsabilidad de los administradores de infraestructuras, en virtud de sus obligaciones de planificación de las actividades y vigilancia de estas.

Por su parte, las personas responsables de circulación también serán responsables de su cumplimiento, respetando los tiempos planificados en los servicios que se les haya asignado.

2. Se considerará tiempo de actividad de control de tráfico aquel durante el cual una persona responsable de circulación dirige, regula, supervisa o autoriza movimientos de trenes y maniobras, así como aquel dedicado a la gestión de incidencias, situaciones degradadas y otras actuaciones operativas que afecten a la seguridad de la circulación ferroviaria.

Asimismo, tendrá la consideración de tiempo de actividad de control de tráfico el destinado a la toma y deje del servicio, entendiéndose este como aquel durante el cual se realice la transferencia de la información y de la conciencia situacional necesarias a otra persona responsable de circulación para garantizar la continuidad segura de la gestión de la circulación.

3. La actividad de control de tráfico continuada no podrá superar dos horas consecutivas, debiendo disfrutarse, a su finalización, de una pausa mínima de treinta minutos.

De manera excepcional, el periodo de actividad de control de tráfico continuada se podrá superar puntualmente para asegurar la continuidad de las operaciones de control de tráfico. Esas situaciones deberán quedar documentadas y justificadas para su vigilancia posterior.

La pausa únicamente interrumpirá el cómputo de la actividad continuada cuando la persona responsable de circulación quede completamente relevada de las funciones de control de tráfico y no pueda ser requerida para intervenir en la gestión de la circulación durante dicho período.

Durante dichas pausas se dispondrán las medidas adecuadas para que no se produzcan discontinuidades en el control del tráfico y la transmisión entre personas operadoras se realice de manera correcta. Para ello, cuando las necesidades de la explotación así lo

requieran, la pausa exigirá la cobertura presencial y el relevo efectivo del puesto por parte de personal de refuerzo específico de idéntica capacitación, sin que ello suponga menoscabo del resto de tareas asignadas al centro de trabajo.

4. El tiempo máximo de actividad de control de tráfico será de ocho horas dentro de un período de veinticuatro horas.

A efectos del cómputo del período de veinticuatro horas, éste se iniciará con el comienzo de la actividad de control de tráfico y finalizará cuando se haya disfrutado íntegramente del descanso mínimo establecido por la normativa laboral de aplicación.

5. Los administradores de infraestructuras podrán clasificar alguna o algunas de sus dependencias como de «bajo tráfico», así como establecer un régimen específico para estas, en el que:

a) la actividad continuada de control de tráfico podrá alcanzar un máximo de cuatro horas, siempre que durante dicho período se mantengan las condiciones que justifican la catalogación como dependencia de bajo tráfico;

b) El tiempo máximo de actividad de control de tráfico podrá alcanzar excepcionalmente doce horas dentro de un período de veinticuatro, si durante toda la jornada se han mantenido las condiciones de dependencia de bajo tráfico;

c) deberá garantizarse un tiempo mínimo acumulado de pausa de noventa minutos durante la jornada.

6. La clasificación de una dependencia como de «bajo tráfico» deberá basarse en la carga operacional efectiva del puesto y no únicamente en el número de circulaciones gestionadas o en la organización funcional de la dependencia. A estos efectos, tendrán la consideración de dependencias de bajo tráfico aquellas en las que concurran simultáneamente las siguientes circunstancias:

a) reducida densidad de circulaciones;

b) explotación con elevado grado de automatización;

c) ausencia habitual de maniobras complejas;

d) carga operacional y cognitiva reducida y estable durante la mayor parte del periodo de actividad;

e) inexistencia de situaciones degradadas o incidencias operativas durante el período considerado.

f) Inexistencia de trabajos programados que afecten a la circulación durante el periodo considerado.

Los administradores de infraestructuras justificarán documentalmente la catalogación de las dependencias de bajo tráfico.

7. El régimen previsto para las dependencias de bajo tráfico dejará de ser aplicable desde el momento en que concurran circunstancias que incrementen significativamente la carga de trabajo de la persona responsable de circulación, tales como:

a) averías en las instalaciones de seguridad;

b) aplicación de procedimientos de circulación en situación degradada previstos en la normativa reglamentaria de operación;

c) gestión de trabajos que afecten a la circulación ferroviaria;

d) cualquier otra incidencia que requiera la adopción continuada de decisiones operativas para mantener la seguridad de la circulación.

A partir de la concurrencia de cualesquiera de estas circunstancias será de aplicación el régimen general previsto en este artículo.

8. En la planificación de trabajos programados que impliquen la aplicación de procedimientos de explotación en situación degradada o una alteración significativa de la explotación nominal, los administradores de infraestructuras deberán evaluar expresamente la compatibilidad entre dichas actividades y el mantenimiento del ámbito de control asignado a la persona responsable de circulación, teniendo en cuenta la evaluación de la carga mental derivada de las condiciones de explotación. A tal efecto, los administradores de infraestructuras planificarán, integrándolas en su caso en las aplicaciones de gestión de tráfico, las medidas organizativas y operativas necesarias, como, entre otras:

a) la reducción del tiempo máximo de actividad continuada;

b) la incorporación de personal adicional;

c) la reducción del ámbito de gestión o la redistribución temporal de las funciones de control;

d) la transferencia temporal del control de determinadas dependencias;

e) la supresión, desvío o restricción programada de circulaciones en el ámbito afectado.

9. De manera análoga, los administradores de infraestructuras deberán prever, en su caso, las medidas necesarias de refuerzo en las actividades de control de circulación en el diseño de los protocolos de actuación en situaciones de contingencia.

10. El sistema de gestión de la seguridad de los administradores de infraestructuras establecerán:

a) los criterios para clasificar las dependencias de bajo tráfico;

b) los procedimientos para la toma y deje del servicio, así como para la gestión de pausas durante la actividad de control de tráfico, garantizando la adecuada transferencia de la información, la conciencia situacional entre responsables de circulación y que se fije con exactitud el momento formal del traspaso de la responsabilidad por medio del correspondiente soporte reglamentado en los procedimientos internos de los administradores de infraestructuras;

c) los procedimientos de revisión de los tiempos de actividad cuando se produzcan modificaciones significativas en la explotación en virtud de los apartados 8 y 9.

11. 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 asignadas a las autoridades laborales de las Comunidades Autónomas».

Disposición Transitoria única. *Adaptación al nuevo marco reglamentario.*

1. Ante la necesidad de que los administradores de infraestructuras puedan adaptar a las modificaciones previstas en este real decreto sus sistemas de gestión de la seguridad, así

como dotarse de los recursos humanos y materiales necesarios para su aplicación, se establece un periodo transitorio de adaptación de estos.

De este modo, en el plazo de veinticuatro meses desde la entrada en vigor de este real decreto, los administradores de infraestructuras habrán de tener adaptada toda la actividad de operación del tráfico ferroviario en relación con el nuevo marco reglamentario. Este plazo podrá prorrogarse por periodos adicionales de seis meses por resolución del Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, a propuesta de los administradores de infraestructuras y con la conformidad de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

2. Para el desarrollo ordenado de las previsiones del apartado anterior, en el plazo de tres meses desde la entrada en vigor de este real decreto, los administradores de infraestructuras deberán presentar a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria un programa detallado de implementación progresiva acorde con el plazo anterior.

Disposición final única. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado»,