

informa 10-05

INSTRUCCIÓN DEL MINISTERIO DE FOMENTO SOBRE LAS JORNADAS MÁXIMAS DE CONDUCCIÓN

El Ministerio de Fomento ha remitido una Instrucción (que adjuntamos a este Semaf-Infoma), en la que señala la interpretación relativa los tiempos máximos de conducción recogidos en la Disposición Adicional Duodécima del Reglamento del Sector Ferroviario y, más concretamente, en lo que se refiere al inicio del cómputo del período de 24 horas señalado en el apartado 2º.

En relación con ello, nuestro Sindicato planteó una propuesta en términos idénticos a los expresados en dicha Instrucción, salvo en lo relativo a que el descanso mínimo establecido se refiera a la *“correspondiente normativa laboral (fuera o dentro de la residencia)”*.

En este sentido, debemos señalar que nuestro Sindicato, que planteó dicha interpretación con carácter transitorio en tanto en cuanto se negociaba un acuerdo definitivo al respecto que se pueda incorporar en la próxima modificación legal anunciada por el Ministerio de Fomento, no admitirá, en ningún caso, que maquinistas de otras empresas, acogiéndose a dicha regulación, puedan llevar a cabo una competencia desleal por gozar de un menor descanso que el establecido en nuestra empresa.

Sin embargo, no vamos a hacer referencia al número de escritos y de páginas remitidas al respecto como argumento para defender nuestros planteamientos (ejercicio patético en el que algunos justifican su pasividad anterior), ni vamos a recordar a cuento de qué convocatoria de huelga se ha pronunciado el Ministerio de Fomento, pues de todos es sabido que sólo una Organización, S.E.M.A.F., ha exigido que los tiempos máximos de conducción estuviesen recogidos en la regulación legal, como demuestran las alegaciones de unos y otros al Reglamento del Sector Ferroviario y resto de normativa de desarrollo de la Ley del Sector Ferroviario y sólo una Organización, S.E.M.A.F., ha convocado una huelga ante la negativa de las empresas a aplicar lo legalmente establecido.

LA COMISIÓN EJECUTIVA



INSTRUCCIÓN SOBRE EL CÁMPUTO DEL TIEMPO DE CONDUCCIÓN EN EL TRANSPORTE FERROVIARIO

El artículo 92.3 de la Ley 29/2003, de 17 de noviembre, del sector ferroviario, tipifica como infracción administrativa grave en materia de transporte la conducción de máquinas excediendo de los tiempos máximos de conducción que se fijen 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 determina los tiempos máximos de conducción aplicables al personal de circulación y de conducción en el transporte ferroviario, estableciendo que no podrán superarse seis horas de conducción continuada o nueve horas de conducción diaria. Como criterio de aplicación de este último límite a cada caso concreto, el apartado 2 de la citada disposición añade, literalmente, que 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.

La formulación establecida en dicha disposición para este criterio, ha generado ciertas dudas e incertidumbre en la determinación de una de las condiciones básicas de prestación de los servicios de conducción y de circulación, estrechamente relacionada con la seguridad del transporte. Dudas que pueden dar lugar a disparidad de criterios respecto a la fijación del ámbito temporal de referencia sobre el que debe aplicarse el tiempo máximo de conducción diaria y que también pueden ocasionar la adopción de resoluciones administrativas opuestas entre sí y eventualmente contradictorias con las reglas de determinación del tiempo de trabajo y de descanso en el transporte ferroviario que, en desarrollo del Estatuto de los Trabajadores, establece el Real Decreto 1561/1995, de 21 de diciembre, sobre jornadas especiales de trabajo.

En tanto no se desarrolle o se modifique el contenido de la citada disposición, resulta, pues, ineludible establecer pautas de actuación, comunes a todos los órganos administrativos competentes en su ejecución, con la finalidad de asegurar su aplicación uniforme y coherente y de evitar que se ocasionen perjuicios injustificados a las empresas y al personal ferroviario destinatarios de la misma.



La necesidad de un criterio uniforme es tanto más imperiosa si se toma en consideración el hecho de que diversos órganos administrativos ostentan competencias relacionadas con la aplicación de la disposición adicional duodécima del Real Decreto 2387/2004. En efecto, el artículo 117.2.b) del Reglamento del sector ferroviario atribuye a la Dirección General de Ferrocarriles la función inspectora en relación con los medios humanos utilizados para la prestación de los servicios ferroviarios en la Red Ferroviaria de Interés General y, a su vez, el artículo 96 de la Ley 29/2003 encomienda a las Delegaciones del Gobierno en las comunidades autónomas la tramitación de los expedientes sancionadores incoados por la comisión de las infracciones administrativas en materia de transporte ferroviario.

Por tales motivos, y de conformidad con lo previsto en los artículos 21.1 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen jurídico de las Administraciones Públicas y del procedimiento administrativo común y 5.1.c) del Real Decreto 1330/1997, de 1 de agosto, de integración de servicios periféricos y de estructura de las Delegaciones del Gobierno, resuelvo:

Primero.-

Cuando se proceda a la modificación del Reglamento del Sector Ferroviario, la Dirección General de Ferrocarriles promoverá la revisión de la redacción de la disposición adicional duodécima del Real Decreto 2387/2004, al objeto de clarificar la interpretación de la citada disposición adicional duodécima.

Segundo.-

A los efectos de lo dispuesto en el artículo 92.3 de la Ley del Sector Ferroviario y con sujeción a lo indicado en el apartado 4 de la disposición adicional duodécima del Reglamento del Sector Ferroviario, se realiza la siguiente interpretación del primer inciso del apartado 2 de dicha disposición adicional duodécima:

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)



Tercero

Hasta que se produzca dicha revisión del texto del actual Reglamento del Sector Ferroviario a que alude el punto **Primero** de esta instrucción, los órganos competentes para la aplicación de la disposición adicional duodécima del Real Decreto 2387/2004 actuarán, por lo que se refiere al primer inciso de su apartado 2, con arreglo a la interpretación de dicho primer inciso que figura en el punto **Segundo** de esta instrucción.

Madrid, 8 de junio de 2005

LA SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

Josefina Cruz Villalón

SRES. DELEGADOS DEL GOBIERNO EN LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS Y SR. DIRECTOR GENERAL DE FERROCARRILES