

TIEMPOS DE CONDUCCIÓN: Inicio del cómputo y Maniobras

El inicio del cómputo de la conducción depende de cada empresa ferroviaria. Siempre en función de sus intereses, que se traducen en presiones sobre los maquinistas, unas consideran que se inicia cuando se da el tren dispuesto, otras cuando se da la orden de marcha y alguna, como Mercancías-Renfe, cuando “se pisa la señal de salida”. Curiosa interpretación de quienes deberían dar ejemplo sobre la seguridad en el ferrocarril.

En los movimientos de maniobras, cuando se consideran conducción, está ocurriendo lo mismo, obviando el tiempo en que el maquinista está pendiente de recibir las órdenes y olvidando que el maquinista debe, no solo estar atento a las órdenes recibidas, también comprobar que esas órdenes son compatibles con su situación y con lo que observe del entorno donde va a realizar la maniobra. Está en la cabina, pero debe estar “concentrado” en que las circunstancias de seguridad no cambien y puedan ser incompatibles con las órdenes recibidas.

Ante las dudas y solicitudes de l@s compañer@s maquinistas, desde **CGT** y para aportar claridad sobre estas cuestiones, nos dirigimos a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF), obteniendo la siguiente respuesta:

“Concretamente, en relación con las cuestiones, que se plantean la postura de la AESF es la siguiente:

- a) *El tiempo de conducción debe incluir todo aquel periodo en el que el maquinista es responsable del vehículo a efectos de la conducción, incluyendo por tanto aquellos periodos en los que aunque no se encuentre el tren en movimiento, tenga que estar pendiente de recibir una indicación en cualquier momento. Por tanto, debe contabilizarse desde que el maquinista está en situación de poder recibir la orden de marcha.*
- b) *Los tiempos de maniobras deben considerarse como tiempos de conducción, y así se ha transmitido a las empresas que han consultado sobre ello.”*

Esta respuesta, clara como el agua, debería evitar que las empresas sigan presionando y amenazando a l@s maquinistas para que los retrasos y otras circunstancias sobrevenidas, no repercutan en un mayor riesgo para ell@s y la seguridad; y que **las maniobras sean consideradas como lo que son, conducción efectiva y situación de riesgo por la concentración y atención requerida por los profesionales.**

VEN CON CGT A DEFENDER TUS DERECHOS



MINISTERIO
DE FOMENTO

AESF

Salida

Nº. 201900020001469

01-04-2019 13:42:00



AGENCIA ESTATAL
DE SEGURIDAD FERROVIARIA

Pedro M. Lekuona García
DIRECTOR

Nº Ref: 2019/01

Madrid, 29 de marzo de 2019

D. JAVIER VILLAREJO SÁNCHEZ
SFF-CGT Grupo Renfe
Avda. Ciudad de Barcelona, 10
28007 Madrid



Estimado señor:

Esta Agencia ha recibido su escrito de fecha 8 de enero con consultas acerca de la consideración de los tiempos de conducción.

En primer lugar, le indico que la intención de esta AESF es que estos aspectos (definición de los tiempos de conducción, consideración de las maniobras, computo de refrigerios...) queden más claros en el borrador de Real Decreto de Seguridad Operacional e Interoperabilidad Ferroviarias, que como conocen, se está tramitando y que incluye nuevos artículos sobre este tema.

Concretamente, en relación con las cuestiones, que se plantean la postura de la AESF es la siguiente:

- a) El tiempo de conducción debe incluir todo aquel periodo en el que el maquinista es responsable del vehículo a efectos de la conducción, incluyendo por tanto aquellos periodos en los que aunque no se encuentre el tren en movimiento, tenga que estar pendiente de recibir una indicación en cualquier momento. Por tanto, debe contabilizarse desde que el maquinista está en situación de poder recibir la orden de marcha
- b) Los tiempos de maniobras deben considerarse como tiempos de conducción, y así se ha transmitido a las empresas que han consultado sobre ello.

Esperando haber aclarado sus dudas, le saluda atentamente.

PLAZA DE LOS SAGRADOS
CORAZONES, 7
28071 MADRID
TEL: 91 597 93 44
FAX: 91 597 93 70