

28-02-2012

Comunicado

2012-1

Responsabilidades del Maquinista

SEMAF ante las importantes responsabilidades que tenemos los maquinistas quiere hacer un recordatorio básico, concreto y práctico referente a nuestros deberes (próximamente os presentaremos un resumen normativo más completo). También os queremos recordar que el maquinista también es responsable legal ante una incidencia o ante un accidente.

Todos conocemos las distintas normas de aplicación en Feve (Ley del sector Ferroviario, Reglamento del Sector, Normas ETI, Normas UIC , etc.), pero también observamos en distintas resoluciones legales expresiones como que Feve se regirá por sus "propias" normas, lo que viene a decir que la Dirección de Feve puede regirse por una discrecionalidad reglamentaria. Esta aplicación arbitraria de las normas, con una única visión a corto plazo, puede hacer creer a las distintas direcciones de Feve que es buena para sus intereses, sin embargo a medio y largo plazo constituye un grave problema para la empresa ya que la ambigüedad y las diferentes interpretaciones de las distintas normas solo conducen al caos que padecemos y ello deviene inexorablemente, entre otras graves consecuencias, en una disminución de la fiabilidad, regularidad y seguridad de la circulación, además de un aumento innecesario de los costes.

SOBRE LA VELOCIDAD Y EL TIPO DE TREN

- El maquinista debe mantener la velocidad adecuada a las limitaciones técnicas y de infraestructura. No existe ningún tipo de margen legal al respecto. Los márgenes existentes son meramente técnicos y solo tienen en cuenta los que cualquier instrumento de lectura prevé. Así pues no debemos sobrepasar las velocidades máximas permitidas en ningún momento.
- El maquinista debe tener el seleccionador del tipo de tren (los que dispongan de él) en el tipo que corresponda, acorde con la velocidad máxima permitida en ese trayecto, y nunca en un tipo de tren superior. Por ejemplo si el tipo de tren es un T-80 el seleccionador del tipo de tren deberá estar en 80.

SOBRE SEGURIDAD

- Estamos acostumbrados a observar (es decir, es algo habitual) como la mayoría de los aparatos de HM, SEPSA, STAC RAIL, etc. carecen de los precintos necesarios y obligados. Esta realidad no solo vulnera el artículo /3/00/00 del RCT *Manejo, disposición y control de los equipos registradores*, en su párrafo segundo del anexo 2, página 180, sino que además pueden dejar en un estado claro de indefensión al maquinista. Por ello debemos:

- *Exigir siempre que los distintos aparatos de control, ya sea el HM, el SEPSA o el STAC RAIL, estén adecuadamente precintados. En caso de no estarlo hacérselo saber al puesto de mando, reflejarlo por escrito en el libro de incidencias del propio tren y avisar al sindicato de ello.*
- *Vigilar cuando se produce un accidente o incidente quién y cómo ejecuta la retirada de los distintos elementos de control y seguridad.*

Sobre este asunto recordar el artículo anteriormente mencionado /3/00/00 que nos dice:

Si excepcionalmente, los agentes de la Inspección o cualquier otro Agente autorizado, en cumplimiento de sus funciones, hubieren de desprecintar o desconectar los aparatos registradores e, incluso, retirar de ellos total o parcialmente la cinta, se dejará constancia de ello, por escrito, en el parte correspondiente del Maquinista.

SOBRE LA TASA DE ALCOHOL PERMITIDA y TIEMPOS MÁXIMOS DE CONDUCCIÓN

- Disposición adicional undécima. Tasas de alcoholemia de aplicación en el transporte ferroviario.
A efectos de lo dispuesto en el artículo 92.3 de la Ley del Sector Ferroviario se establecen como tasas de alcoholemia máximas permitidas para la conducción de máquinas de transporte ferroviario:
 - *Tasa de alcohol en sangre: 0,2 gramos por litro.*
 - *Tasa de alcohol en aire espirado: 0,10 miligramos por litro.*
- Disposición adicional duodécima. Tiempos máximos de conducción en el transporte ferroviario.
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.*

SOBRE LEGALIDAD

- *Respecto de la Ley del Sector Ferroviario en su Título VII Régimen sancionador y de inspección:*
 - *Artículo 92.3: Se consideran infracciones graves la conducción de máquinas de forma negligente o temeraria, la ingestión de bebidas alcohólicas, con tasas superiores a las que reglamentariamente se establezcan o de estupefacientes, psicotrópicos o cualquier otra sustancia de efectos análogos, que perturben o disminuyan las facultades psicofísicas del personal de circulación o conducción, la omisión de socorro en caso de necesidad o accidente y la conducción y circulación de máquinas que incumplan las condiciones técnicas y de seguridad establecidas en la esta ley [sic] y en las normas de desarrollo o excediendo los tiempos máximos de conducción que se fijen reglamentariamente.*
 - *Artículo 92.5: Las infracciones muy graves serán sancionadas con multas de hasta 15.000 euros. Las graves, con multas de hasta 6.000 euros y las leves, con multas de hasta 3.000 euros.*
 - *Artículo 92.6: Del pago de las multas responderá, solidariamente, la empresa ferroviaria en la que preste sus servicios el personal sancionado, sin perjuicio de la posibilidad de repetir contra el mismo. Esto quiere decir que la multa la pagará el maquinista y si este no tiene dinero o no lo tiene en la suficiente cuantía la empresa se lo prestará pudiendo exigírselo más tarde.*

El estricto cumplimiento de las normas es nuestra mejor defensa ante cualquier accidente o incidente. Esto es así fundamentalmente por dos motivos: el primero porque así nos exculpará con datos incontestables y el segundo porque así la empresa no podrá tergiversar, manipular, interpretar o inventar pruebas que exculparían a las direcciones involucradas y nos inculparían a nosotros.