

Actuación durante la prestación del servicio

Junto a este aviso, te adjunto un documento que recoge las normas reglamentarias y laborales que se deben observar durante la prestación de servicio.

COMISIÓN EJECUTIVA RENFE-OP

NORMAS REGLAMENTARIAS Y LABORALES

Art. 129 (Reglamento General de Circulación)

Los agentes, llevarán durante el servicio:

- El horario y las Ordenes A, de los trenes correspondientes a las líneas por las que circule.
- La Consigna B de las líneas por las que circule.
- Impresos para telefonemas.

TOMA Y DEJE DE SERVICIO

CONDICIONES LABORALES norma I I (Marco Regulador de Conducción)

El tiempo de toma del servicio al inicio de la jornada y el tiempo de deje del servicio a la finalización de la misma, será, al menos, de quince minutos.

En las claves puras de A.C. no corresponden tiempos de toma y deje del servicio.

En las claves puras de Pasos y Lanzaderas no corresponden tiempos de toma y deje del servicio, si bien antes de la salida del primer paso o tren se grafiará quince minutos y la terminación quince minutos después de la finalización del último paso realizado o llegada del último tren.

En los Servicios Complementarios no corresponden tiempos de toma y deje del servicio.

Art. 264-276-258 (Reglamento General de Circulación)

El Maquinista comprobará que se encuentran en perfecto estado y/o precintados los siguientes dispositivos de seguridad:

- Tacómetro (no necesario su precintado en vehículos dotados de memoria estática)
- Hombre muerto
- Foco de gran intensidad
- Asfa
- Silbato (Cuando vaya a circular solo en primer lugar de la composición o cuando circulando en doble composición, no disponga de comunicación directa con el Maquinista de cabeza)

Art. 130.4 (Reglamento General de Circulación)

Los vehículos motores que circulen por una línea deberán estar dotados de los siguientes útiles:

- Dos linternas
- Dos banderines rojos
- Un teléfono portátil (Se podrá prescindir de llevarlo, siempre que estén equipados con el sistema de radiotelefonía en funcionamiento y vayan a circular, exclusivamente, por líneas en las que dicho sistema esté implementado)
- Dos barras o útiles de cortocircuito cuando hayan de circular por líneas con BA
- Llaves de los teléfonos, de la cerradura de los vehículos y para reponer el aparato de alarma
- Si se trata de una locomotora, las señales de cola que determine el jefe de la dependencia.

ORDEN 30 DE JUNIO DE 1933 Y CIRCULAR N° I DE LA ORGANIZACIÓN SANITARIA

Todos los trenes deberán ir provistos de un **botiquín debidamente precintado**.

Art. 131 (Reglamento General de Circulación)

El agente que se percate de la falta de algún documento o útil de servicio esencial para poder prestar el servicio encomendado, lo hará saber al mando inmediato, que determinará, de acuerdo con el PM, la forma de proceder.

DOTACIÓN DE PERSONAL Art. 517 (Reglamento General de Circulación)

1. La dotación de personal de conducción que se prescribe en este artículo es la mínima requerida para garantizar la seguridad en la circulación.
2. La dotación de los trenes y locomotoras aisladas será de un Maquinista, cuando lleven en servicio:
 - a. Dispositivo de vigilancia
 - b. ATP (Asfa u otro)
 - c. Radiotelefonía
 - d. Mando múltiple, si van dos o más vehículos motores

Los trenes de viajeros se deberá, además, disponer de:

- Comprobación de puertas cerradas desde la cabina de conducción.
- Megafonía para la comunicación del Maquinista con los viajeros.

Podrá autorizarse por Consigna C, que ciertos automotores sin servicio o locomotoras aisladas, circulen sin la radiotelefonía, cuando se trate de recorridos entre la Base y la estación a la que sirven.

3. La dotación de los trenes de viajeros podrá ser también de un Maquinista cuando, prestando servicio un Agente de acompañamiento, lleven en servicio:
 - a. Dispositivo de vigilancia
 - b. Mando múltiple, si van dos o más vehículos motores
4. La dotación de las locomotoras o automotores en tracción múltiple, será de un Maquinista en cada vehículo de tracción independiente, cuando lleven en servicio:
 - a. Dispositivo de vigilancia
5. Cuando no se cumpla alguna de las condiciones indicadas en los puntos anteriores, la dotación será de un Maquinista y un Ayudante. (OTRO MAQUINISTA)

6. La dotación de las maniobras entre una estación y su zona de influencia, (estaciones próximas, cargaderos, etc.), será de un Maquinista, cuando sea acompañado por un Agente de movimiento habilitado para detener el tren y lleven en servicio el freno automático.
7. La dotación, cuando se circule por líneas de pendientes continuadas superiores a 30 mm/m, será de un Maquinista y un Ayudante.
8. La dotación de los trenes convencionales de trabajos y trenes empujados, será de un Maquinista y Ayudante.
9. La dotación de las vagonetas y máquinas de vía será de un Maquinista, cuando lleven el dispositivo de vigilancia; si no lo llevan, deberán ser acompañados por un Agente de infraestructura.
10. La dotación de los trenes de pruebas y locomotoras de maniobras, será de un Maquinista

PRUEBA DE FRENO

El maquinista es agente de cabeza, por lo que no realizará ni colaborará en ningún tipo de prueba de frenado que no sea exclusivamente desde la cabina de conducción.
Manual de Conducción n° 4

BOLETÍN DE CIRCULACIÓN Y FRENADO

Deberá ir relleno en los apartados que corresponda y reflejados en el mismo todos los agentes de servicio en el tren, así como aquellos agentes que desempeñen funciones de acompañamiento.

GESTIÓN DEL TRÁFICO FERROVIARIO

En virtud del *artículo 21* en concordancia con el *artículo 19 de la Ley del Sector Ferroviario* y del *artículo 41 del Reglamento del Sector Ferroviario*, el maquinista no puede participar en la gestión de la circulación, por cuanto es una competencia exclusiva del Administrador de Infraestructuras.

JORNADA

LIMITES DE CONDUCCIÓN CONTINUADA		
Acuerdo Agente Único de Conducción	Trenes Nocturnos y de tipo superior a 160 km/h (los que circulen a >160 mas del 50 % de su recorrido)	5 horas
	Resto de Trenes	5.30 horas

INTERRUPCIÓN DE LA CONDUCCIÓN CONTINUADA		
Acuerdo Agente Único de Conducción	<p>Cuando se disfrute de un periodo de descanso de 45 min. durante el cual el trabajador no podrá ser requerido para realizar ningún tipo de servicio ni actividad, incluyéndose en este tiempo las operaciones necesarias para asegurar la composición y para la nueva puesta a disposición del tren.</p> <p>Además, la interrupción a que se refiere el apartado anterior, si bien la empresa procurará que se realice en una estación abierta que presente las instalaciones necesarias para el refrigerio y aseo del maquinista, se podrá producir en la propia locomotora (<i>este caso solamente para los servicios de mercancías</i>) y el maquinista conozca que lo va a realizar.</p>	45 minutos

LIMITES DE JORNADA DIARIA		
Marco Regulador Conducción	Jornada máxima diaria	8 horas
Marco Regulador Conducción	Cuando incluya servicios con inicio y finalización en la residencia del trabajador, respetando, en todo caso, los límites de jornada establecidos en la regulación de Agente Único de Conducción.	9.30 horas
Acuerdo de Agente Único de Conducción	Cuando el 50 % de la conducción se realice en periodo nocturno (22 a 6)	7.30 horas
	Cuando la conducción continuada supere las 4 horas	8 horas