

SR. DIRECTOR DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA
D. Pedro M. Lekuona García

Madrid, a 27 de septiembre de 2019

Estimado Sr. Lekuona:

Con motivo del estado de tramitación del proyecto de Real Decreto sobre Seguridad Operacional e Interoperabilidad Ferroviarias, le enviamos los siguientes puntos a tener en consideración para la redacción del documento definitivo:

- Nos ratificamos en las consideraciones al borrador del proyecto de Real Decreto enviadas a la Sr^a Directora Adjunta de la División de Administración, D^a María Otero Rubial, el pasado 11 de diciembre de 2018, y especialmente en lo relativo a:
 - El papel que se le otorga a la CNMC, ya que, el mercado competitivo no tiene nada que ver con la Seguridad Ferroviaria, como puede observarse, por ejemplo, en lo relativo a los tiempos máximos de conducción. La CNMC nunca ha realizado ninguna referencia a la desigualdad en la competencia a favor de empresas privadas en las que sus Maquinistas conducen más horas que los de Renfe.
 - Los tiempos máximos de conducción, que deben tomarse como referencia los que se vienen realizando en Renfe desde antes de la publicación del Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Sector Ferroviario, que todas las empresas tengan esos tiempos como norma de obligado cumplimiento. Así mismo, la consideración de tiempo de conducción es siempre que el Maquinista está a cargo de la dirección o gobierno de trenes y maniobras, con atención a la circulación, independientemente de si está en movimiento o no.
 - Debe suprimirse el artículo 37, Tiempos de conducción por equipos. Conducir un tren no es exclusivamente estar a los mandos de tracción y freno de la locomotora, sino la dirección o gobierno de trenes y maniobras. La presencia de un maquinista en la cabina de conducción de un tren le hace responsable de la circulación de este, y eso, es conducir un tren. Por otra parte, y por motivos de Seguridad, le invitamos a llevar a efecto personalmente lo que proponen en este artículo, y a continuación valorar el grado de atención a la conducción que puede llevar un maquinista después de, por ejemplo, “solo” seis horas de presencia en una cabina de una locomotora. Como ya expusimos

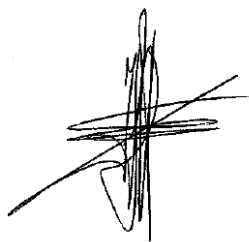
Sindicato Español de Maquinistas y Ayudantes Ferroviarios

anteriormente, la presencia de dos maquinistas en la conducción de un tren debe ser por la falta un sistema de protección del tren y con los tiempos máximos de conducción establecidos como si de uno solo se tratara.

- En la Disposición final primera, “Modificación del RD 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el RCF” se debe añadir el procedimiento de autorización de rebase de un Paso a Nivel Averiado descrito en el punto 7 AVERÍA DE UN PASO A NIVEL del Reglamento 2019/773 de la Comisión de 16 de mayo de 2019 relativo a la ETI del subsistema de explotación y gestión del tráfico del sistema ferroviario de la UE, por el que el Responsable de circulación debe autorizar el rebase de un Paso a Nivel Sin Protección, a cada uno de los Maquinistas de cada tren mediante el telefonema correspondiente creado al efecto, indicándole las condiciones en las que sobrepasa el Paso a Nivel Sin Protección y sin exportarle los riesgos existentes en estos casos.

- Le agradecemos haber tenido en consideración algunas de las consideraciones enviadas con anterioridad y esperamos que en esta ocasión tengamos más relevancia en las que les volvemos a enviar.
- Por último, permítanos recordarle que, en lo referente a la seguridad en la circulación de los trenes, los Maquinistas que los conducimos, o sea, dirigimos o gobernamos, somos los más interesados en ella por razones obvias y que no deberíamos caer en intereses puramente económicos que puedan ser motivo de una relajación en las exigencias que se deben aplicar a la circulación de trenes y maniobras.

Atentamente,



Fdo.: Juan Carlos Cañas Lloret
Secretario de Coordinación Técnica

