

2. *Subcomisiones.*

## a) Delimitación de los tramos.

## Vocales:

Representantes del Ministerio de Asuntos Exteriores  
Representantes del Ministerio de Obras Públicas.

## Adjuntos:

Jurídicos.  
Representantes del Ministerio de Obras Públicas.  
Representantes de los concesionarios.

## b) Estudio, información y fiscalización de proyectos.

## Vocales:

Representantes del Ministerio de Obras Públicas.  
Representantes de los Ministerios de Defensa o del Ejército.

## Adjuntos:

Representantes del Ministerio de Asuntos Exteriores.  
Representantes del Ministerio de Obras Públicas.  
Representantes de los Ministerios de Economía o de Industria.  
Representantes de los concesionarios.

## c) Expropiaciones, servidumbres y ocupaciones temporales.

## Vocales:

Jurídicos.  
Representantes de los Ministerios de Defensa o del Ejército.

## Adjuntos:

Representantes del Ministerio de Asuntos Exteriores  
Jurídicos.  
Representantes del Ministerio de Obras Públicas  
Representantes de los Ministerios de Economía o de Industria.  
Representantes de los concesionarios.

## d) Fiscalización de la explotación.

## Vocales:

Representantes del Ministerio de Obras Públicas.  
Representantes de los Ministerios de Economía o de Industria.

## Adjuntos:

Representantes del Ministerio de Asuntos Exteriores  
Jurídicos.  
Representantes del Ministerio de Obras Públicas  
Representantes de los Ministerios de Economía o de Industria.  
Representantes de los concesionarios.

## e) Asuntos jurídico-administrativos.

## Vocales:

Jurídicos.  
Adjuntos:

Representantes del Ministerio de Asuntos Exteriores  
Jurídicos.  
Representantes del Ministerio de Obras Públicas.  
Representantes de los concesionarios.

## MINISTERIO DE TRABAJO

*ORDEN de 24 de abril de 1971 por la que se aprueba la Reglamentación Nacional de Trabajo para los Ferrocarriles de uso público no integrados en la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles.*

Ilustrísimos señores:

Visto el proyecto de Reglamentación Nacional de Trabajo para los Ferrocarriles de uso público no integrados en la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, elevado por esa Dirección General con fecha de hoy, he acordado:

Primero.—Aprobar la expresada Reglamentación Nacional de Trabajo para los Ferrocarriles de uso público no integrados en la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles con efectos desde 1 de abril de 1971.

Segundo.—Autorizar a la Dirección General de Trabajo para dictar cuantas disposiciones fueren precisas para interpretar y aplicar la expresada Reglamentación Nacional.

Tercero.—La Reglamentación Nacional que se aprueba será publicada con la presente Orden en el «Boletín Oficial del Estado».

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a VV. II.  
Madrid, 24 de abril de 1971.

DE LA FUENTE

Timos. Sres. Subsecretario y Director general de Trabajo.

### REGLAMANTACION NACIONAL DE TRABAJO PARA LOS FERROCARRILES DE USO PUBLICO NO INTEGRADOS EN LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES

#### TITULO PRIMERO

##### Objeto y extensión

Artículo 1.º La presente Reglamentación regula las relaciones laborales entre las Empresas o Entidades y los trabajadores a su servicio en la explotación de Ferrocarriles de uso público no integrados en la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE).

Se incluyen en esta Reglamentación los funiculares, ferrocarriles de cremallera, cable aéreo, telesquís y telesillas, sin perjuicio de las normas de adaptación que dicte, en atención a sus características especiales, la Dirección General de Trabajo, previo informe de la de Transportes Terrestres, y oída la Organización Sindical.

Art. 2.º Quedan excluidos de esta Reglamentación:

a) Quienes por sus cargos estén comprendidos en el artículo séptimo de la Ley de Contrato de Trabajo.

b) El personal técnico titulado que no le dedique al menos una atención preferente en la forma que establece el capítulo relativo a jornada y el facultativo contratado por tiempo cierto o para obra o servicio determinado, sin sujeción a jornada reglamentaria o mediante honorarios o estipendios libremente convenidos o sujetos a tarifas ajenas a esta Reglamentación.

c) Los funcionarios públicos civiles o militares en situación de activo o supernumerario que, en esa condición, presten sus servicios a la Empresa.

#### TITULO II

##### Organización

Art. 3.º Corresponde a la Dirección de cada ferrocarril o Empresa la facultad de organización del trabajo, con sujeción a las normas que dicte en materias de su competencia el Ministerio de Obras Públicas u otros Departamentos o autoridades en el marco de su jurisdicción.

Los sistemas de organización y racionalización del trabajo procurarán a su vez que los progresos técnicos no impidan la mayor capacitación del personal, conjugándose así los incrementos de productividad con la mejora de las retribuciones de los agentes en función de los beneficios o economías que se obtengan.

#### TITULO III

##### Del personal

#### CAPITULO PRIMERO

##### Clasificación según permanencia

Art. 4.º El personal se clasifica, según su permanencia en la Empresa, en fijo y eventual.

La condición del personal se determinará atendiendo a la naturaleza de la necesidad para que fué contratado y no a la denominación dada en el contrato, ni al simple carácter temporal de éste.

Art. 5.º Personal fijo es el que precisa de modo permanente para realizar el trabajo exigido por la explotación normal y que, contratado por tiempo indefinido, presta sus servicios de modo estable y continuado en la Empresa.

Las necesidades permanentes serán atendidas por personal fijo.

Es eventual el que se contrata para atenciones extraordinarias, cuya duración es limitada. El contrato puede ser por tiempo cierto o para una obra o trabajo determinado.

Los trabajadores eventuales que hayan cumplido un año de servicios continuos o dos años de servicios efectivos en períodos discontinuos, estarán en condiciones de alcanzar el nombramiento de fijo en la Empresa cuando por su turno y con ocasión de vacante le correspondiera. Mientras tanto tendrá preferencia para nuevos trabajos eventuales.

Para el pase a la situación de fijo, las Secciones de Vía y Obras o Dependencias idóneas de la Empresa confeccionarán las oportunas relaciones de su respectivo personal eventual, en las que irán incluyendo a éste a medida que vaya completando el tiempo de servicios de que se trata. Estas relaciones se revisarán periódicamente para actualizar el número de orden que a cada uno de los interesados correspondiera, a cuyo efecto se sumarán los períodos de servicio en el mismo cometido, posteriores al momento de su inclusión debida en dichas relaciones.

El tiempo de mayor a menor número de días de trabajo así computados determinará el mejor número y, por consiguiente, la preferencia para el nombramiento de fijo, previa existencia de vacante.

Toda preferencia quedará anulada por el no ejercicio del derecho una vez ofrecida la vacante, o por llevar más de dos años sin prestar servicio a la Empresa.

Art. 5.º El personal eventual, en igualdad de categoría, función, jornada y rendimiento que el personal fijo, percibirá la misma remuneración, excepto la correspondiente a la antigüedad. Se otorgará, no obstante, este beneficio a los eventuales integrados en las relaciones a que antes se alude, si bien sin computarles los primeros trescientos sesenta y cinco días de servicio.

Art. 7.º La Empresa vendrá obligada a entregar a cada uno de los trabajadores que toma con la condición eventual un documento en el cual se hará constar, necesariamente, además de las condiciones generales del contrato, su categoría profesional, según el trabajo efectivo que realice, el salario que se le asigne, el día que comience la prestación de servicios y si el contrato es por cierto tiempo o para una obra o trabajos determinados. Finalizado el contrato se extenderá diligencia expresiva de su duración, quedando un ejemplar de cada uno de dichos documentos en poder de los trabajadores.

Art. 8.º El contrato de trabajo del personal eventual terminará, además de por la conclusión de la obra o servicio o expiración del tiempo convenido, por cualquiera de las causas establecidas en los artículos 76 y 77 de la Ley de Contrato de Trabajo.

Cuando el contrato no sea por tiempo cierto, se notificará por escrito la fecha de cese, con dos semanas de antelación.

En concepto de indemnización por resolución de contrato se abonará al personal eventual el importe del jornal base de una semana, quince días o un mes, respectivamente, según que el tiempo trabajado haya sido de seis meses a un año; de uno a dos años o más de dos años.

Art. 9.º El personal de plantilla quedará clasificado en los siguientes subgrupos, que se acopiarán en los respectivos grupos, según la organización y características de cada Entidad:

**Subgrupo A) PERSONAL SUPERIOR CON UNA SOLA CATEGORÍA:**

1. Jefe de Servicio.

**Subgrupo B) PERSONAL TÉCNICO, CON CINCO CATEGORÍAS:**

1. Ingeniero o Licenciado.
2. Técnico de Grado Medio.
3. Auxiliar técnico.
4. Delineante.
5. Calcador.

**Subgrupo C) PERSONAL DE ORGANIZACIÓN CIENTÍFICA DEL TRABAJO, CON SEIS CATEGORÍAS:**

1. Jefe de Sección de Organización de primera.
2. Jefe de Sección de Organización de segunda.
3. Técnico de Organización de primera.
4. Técnico de Organización de segunda.
5. Auxiliar de Organización.
6. Aspirante.

**Subgrupo D) PERSONAL ADMINISTRATIVO, CON SEIS CATEGORÍAS:**

1. Jefe de Sección.
2. Jefe de Negociado.
3. Oficial administrativo.
4. Auxiliar.
5. Listero.
6. Telefonista.

**Subgrupo E) PERSONAL DE ESTACIONES, CON NUEVE CATEGORÍAS:**

1. Inspector.
2. Jefe de Estación.
3. Factor autorizado.
4. Factor.
5. Aspirante a Factor.
6. Encargado de Apeadero.
7. Encargado de Apartadero.
8. Expendedor de billetes.
9. Capataz de maniobras.

**Grupo F) PERSONAL DE TRENES, CON CINCO CATEGORÍAS:**

1. Jefe de tren.
2. Guardafrenos autorizado para Jefe de tren.
3. Interventor en ruta.
4. Cobrador-conductor de automotor ligero.
5. Guardafrenos.

**Subgrupo G) CATEGORÍA ÚNICA COMÚN PARA ESTACIONES Y TRENES:**

1. Especialista de estaciones y trenes.

**Subgrupo H) PERSONAL DE TALLERES, CON NUEVE CATEGORÍAS:**

1. Jefe de Taller.
2. Contramaestra de Talleres.
3. Jefe de Equipo.
4. Oficial de oficio de primera.
5. Oficial de oficio de segunda.
6. Ayudante de oficio.
7. Especialista de talleres.
8. Aprendiz.
9. Costurera.

**Subgrupo I) PERSONAL DE TRACCIÓN, CON CINCO CATEGORÍAS:**

1. Jefe de Depósito.
2. Jefe de Maquinistas.
3. Maquinistas y Motoristas.
4. Ayudantes de tracción.
5. Especialistas.

**Subgrupo J) PERSONAL DE ENTRETENIMIENTO DE MATERIAL, CON DOS CATEGORÍAS:**

1. Jefe de Recorrido.
2. Agente de Recorrido.

**Subgrupo K) PERSONAL DE CONSERVACIÓN Y VIGILANCIA DE LA VÍA, CON OCHO CATEGORÍAS:**

1. Jefe de Sección de Vía y Obras.
2. Sobrestante de Vía y Obras.
3. Capataz de Vía y Obras.
4. Obrero de primera.
5. Obrero especializado.
6. Vigilante de la Vía.
7. Guardabarrera de primera.
8. Guardabarrera de segunda.

**Subgrupo L) PERSONAL DE INSTALACIONES ELÉCTRICAS, CON CINCO CATEGORÍAS:**

1. Contramaestra.
2. Capataz de línea aérea.
3. Operador central.
4. Vigilante de primera.
5. Vigilante de segunda.

**Subgrupo LL) PERSONAL DE ALMACENES Y ECONÓMICOS, CON TRES CATEGORÍAS:**

1. Encargado.
2. Dependiente-repartidor.
3. Mozos.

**Subgrupo M) PERSONAL DE PUERTOS, CON CUATRO CATEGORÍAS:**

1. Capataz de Puerto.
2. Maquinista de Puerto.
3. Ayudantes de Maquinistas.
4. Especialista de Puertos.

**Subgrupo N) PERSONAL AUXILIAR PARA TODOS LOS SERVICIOS, CON TRES CATEGORÍAS.**

1. Conductor de automóvil.
2. Mozo-Cobrador.
3. Peón.

**Subgrupo O) PERSONAL SUBALTERNO, CON SEIS CATEGORÍAS.**

1. Conserje.
2. Portero.
3. Ordenanza.
4. Guarda jurad.
5. Guarda.
6. Limpiador.

Las clasificaciones del personal consignadas en este artículo son meramente enunciativas y no suponen la obligación de tener previstas todas las plazas enumeradas, si la necesidad o volumen de la explotación o la calidad de los trabajos a realizar no lo requieren.

Art. 10. Las definiciones que se enumeran a continuación tienen carácter exhaustivo, por lo que dentro de una actividad o rendimiento normalmente exigible pueden ser atribuidas al agente comprendido en cualquiera de aquellas funciones complementarias y afines que no exijan conocimientos superiores a su categoría respectiva y correspondan a tipo salarial igual o inferior al que disfruten.

Asimismo quedan obligados los agentes a desarrollar funciones de categorías superiores, en cuyo caso deberán percibir las diferencias salariales que correspondan cuando las convenciones del servicio lo exijan, en función de las posibilidades de tiempo y lugar.

**Art. 11.****Personal superior**

**Jefe de servicio.**—Es el que orienta y dirige cualquier servicio de explotación con plena iniciativa y responsabilidad para desarrollar órdenes de la Dirección, incluso en cometidos de especial trascendencia y dificultad.

**Personal técnico**

**Ingeniero o Licenciado.**—Es el que en posesión del título correspondiente de Escuela Especial o Facultad Universitaria, expedido o reconocido por el Estado, desempeña funciones propias de su título profesional.

**Técnico de Grado Medio.**—Es el que en posesión del título calificado oficialmente de Grado Medio es contratado por la Empresa para desempeñar funciones para las que le habilita su título y las desempeña. Comprende los Ingenieros, Técnicos, Arquitectos técnicos y Ayudantes técnicos Sanitarios.

Corresponden a esta categoría los denominados anteriormente Agregados técnicos, considerándose respetada a título estrictamente personal esta clasificación a los que no posean el título correspondiente.

**Auxiliar Técnico.**—Es el que, a las órdenes del Jefe de Servicio o Taller, proyecta o detalla los trabajos que se le encomienden, ejecutando croquis, planos y despieces de éstos, y realiza asimismo, cuando se le ordene, funciones de Delineante.

**Delineante.**—Es quien sobre planos de conjunto o detalle, croquis o piezas aisladas de tipo industrial o de vías, obras o edificaciones, los interpreta y dibuja, verifica cálculos para determinar pesos de piezas, acotamientos y otros detalles, poseyendo asimismo conocimientos elementales sobre resistencia de materiales. Ejecutará, siempre que se le ordene, trabajos de Calador.

**Calador.**—Es el que se limita a copiar en papel transparente de tela o vegetal, dibujos, calcos o litografías que otros han preparado, los pone en limpio y rotula. Asimismo dibuja a escala croquis sencillos o dibujos de estampa. Deberá poseer conocimientos elementales de Aritmética y Geometría.

**Personal de organización científica del trabajo**

**Jefes de Sección de Organización de primera.**—Es el Técnico que, con mando directo sobre Oficiales y Técnicos de Organización y Jefes de Sección de Organización de segunda, y a las

órdenes de sus superiores, tiene la responsabilidad del trabajo, disciplina y seguridad personal, de acuerdo con la organización de la Entidad, hasta el límite que fije el Reglamento Interior respectivo. Su actuación se subordina a objetivos prefijados, dentro de los cuales y con iniciativa propia realiza toda clase de estudios de tiempos y mejoras de métodos, programación, planteamiento, inspección y control de todos los casos. Interpretará toda clase de planos y fichas, distribución de las mismas, evaluaciones de materiales precisos para trabajos con datos obtenidos sobre planos y obras. Ejercerá funciones de Jefe en cuanto a utilización de máquinas, instalaciones y mano de obra, costos y resultados económicos; no precisará tener título oficial.

**Jefe de Sección de Organización de segunda.**—Su diferenciación con el de primera sólo obedece a la menor extensión y complejidad del trabajo de la Sección que mande.

**Técnico de Organización de primera.**—Es el que, procedente de categorías profesionales o de oficio y a las órdenes del Jefe de Sección de primera o segunda, si éstas existiesen, realiza los trabajos siguientes: Cronometraje y estudios de tiempo de todas clases; estudio de mejoras de métodos, con saturación de equipos de cualquier número de operarios; estimaciones económicas; confección de normas o tarifas de trabajos de dificultad media; confección de fichas completas; definición de lotes o conjuntos de trabajo con finalidades de programación, cálculos de los tiempos de trabajo de los mismos; establecimiento de cuadro de carga en todos sus casos, y de necesidades completas de materiales, partiendo de datos en planos o sobre obra, aun contando con dificultades de apreciación; despieces de todas clases y croquizaciones consiguientes; inspección y control; colaboración en el establecimiento del orden de montaje para lotes de piezas o zona de funciones de planteamiento general de la producción; colaboración y resolución de problemas de planteamiento de dificultad media y representaciones gráficas.

**Técnico de Organización de segunda.**—Es el que, además de hacer los trabajos propios de Auxiliar de Organización, realiza los siguientes: Cronometraje de todo tipo; colaboración en la selección de datos para la obtención de normas; estudios de métodos de trabajo de dificultad media y saturación de equipo de hasta tres variables; confección de fichas completas de dificultad media; estimaciones económicas; información de obras, con dificultades de apreciación en la toma de datos; definición de conjuntos de trabajos, con indicaciones precisas de sus superiores; cálculo de tiempos con datos tomados sobre plano y obra de dificultad media, despiece de dificultad media y croquización consiguiente; evaluación de necesidades de materiales en casos de dificultad normal; inspección y control; colaboración en funciones de planteamiento y representaciones gráficas.

**Auxiliar de Organización.**—Es el mayor de dieciocho años que realiza los siguientes trabajos: Cronometrajes sencillos, acumulación de datos con directrices bien definidas; revisión y confección de hojas de trabajo, análisis y pago; control de operaciones sencillas; archivo y numeración de planos y documentos; fichas de existencia de materiales de movimiento de pedidos (labor esencialmente de transcripción de información); cálculo de tiempos partiendo de datos o normas y tarifas bien definidas; representaciones gráficas.

**Aspirante.**—Menor de dieciocho años que realiza trabajos sencillos y con capacitación y formación para ascender a Auxiliar de Organización.

**Personal administrativo**

**Jefe de Sección.**—Es el que, bajo la dependencia directa de un Jefe o Subjefe administrativo, si lo hubiere, desempeña con iniciativa y responsabilidad el mando de uno de los grupos de actividades en que aquéllos se estructuran o colabora con ellos en la dirección del propio servicio, sustituyéndolos circunstancialmente.

**Jefe de Negociado.**—Es el que, bajo la dependencia de un Jefe de Servicio o Sección, y al frente de un grupo de empleados administrativos, dirige la labor de su negociado, sin perjuicio de su participación personal en el trabajo, respondiendo de la correcta ejecución de los encargados al personal que tiene subordinado.

**Oficial Administrativo.**—Constituyen esta categoría los agentes que, con adecuados conocimientos técnicos y prácticos, desarrollan normalmente, con la debida perfección y consiguiente responsabilidad, trabajos que requieran propia iniciativa, tales como clasificación de entrada y redacción de la correspondencia; establecimiento de plantilla, escalafones o propuestas que exijan conocimiento de los preceptos reglamentarios; preparación de los expedientes para resoluciones que precisen cálculos, liquidaciones o redacción de informes; confección de las carpetas

de documentos de pago, estados comparativos, créditos, facturas de cargo y cualesquiera otros trabajos análogos.

Asimismo se incluirán en esta categoría los Taquimecanógrafos que tomen al dictado más de 100 palabras por minuto, traduciéndolas directa y correctamente a máquina en menos de seis minutos.

**Auxiliar.**—Corresponden a esta categoría los que, con conocimientos generales de carácter burocrático, ayudan a sus superiores en la ejecución de trabajos elementales de correspondencia de trámite, sujetándose a fórmulas o impresos, tramitación de expedientes, manejo de ficheros con las anotaciones correspondientes, confección de vales, notas de pedido y otras funciones semejantes.

Se asignará esta categoría a los Mecanógrafos de ambos sexos.

**Listero.**—Es el agente que en talleres, dependencias o servicios sin oficinas propias, y que tampoco constituyan almacenes o economatos independientes, efectúan anotaciones administrativas que exigen conocimientos elementales de cálculo y de las denominaciones de materiales empleados y de los procesos tecnológicos efectuados para su remisión o departamentos de control personal; confeccionarán y cursarán partes o listas de existencias, pasajes, entrada y salida de material, permanencia del personal, incidencias varias, etc., etc.

**Telefonista.**—Comprende esta categoría al personal que en las distintas dependencias de la Empresa tendrá asignada exclusivamente la misión de establecer las comunicaciones telefónicas con el interior o con el exterior.

La jornada de estas dos últimas categorías será la normal que exista en el centro de trabajo donde presten sus servicios.

#### Personal de estaciones

**Inspector.**—En esta categoría se comprenden aquellos agentes que a las órdenes de un superior jerárquico ejercen funciones de jefatura en una línea de la Empresa, cuidando de que las estaciones cumplan debidamente las disposiciones reglamentarias, en especial las relativas a la circulación de trenes y aprovechamiento del material de transporte, pudiendo realizar otras funciones de fiscalización en trenes y estaciones.

**Jefes de Estación.**—Son los que ejercen el mando en una estación, y en su desempeño organizan, dirigen e intervienen todos los trabajos de circulación, facturación y contabilidad, taquilla, reclamaciones y demás cometidos como Jefes natos del personal de aquella.

En estaciones de pequeña importancia, el Jefe atenderá todas o parte de las funciones enumeradas en el párrafo anterior, así como mandos de teléfono y manejo de palancas, agujas, discos accionados a distancia y, en general, toda clase de señales y mecanismos de seguridad para la circulación.

Según la clasificación de las estaciones, efectuada por el Ministerio de Obras Públicas, los Jefes que estén al frente de las mismas percibirán los complementos salariales correspondientes.

**Factor autorizado.**—Es el que, a las órdenes de un Jefe de Estación y sin perjuicio de otras funciones propias del Factor en general, está encargado de la circulación y sustituye al Jefe circunstancialmente durante sus ausencias.

**Factor.**—Es el agente que presta servicios en cualquier cometido de factoría, tales como recepción, entrega y transbordo de mercancías, tasas de portes, estadísticas de material, expedición de billetes, etc... Tendrán asimismo a su cargo el teléfono y telégrafo como elementos auxiliares a sus funciones y desempeñarán trabajos de oficina directamente relacionados con las operaciones de la estación en que trabajan. Pueden excepcionalmente y en calidad de reemplazo desempeñar funciones de Interventor en Ruta, cuando no sea posible asignar la sustitución de tales funciones a los Jefes de Tren o a los Guardafrenos autorizados.

**Aspirante a Factor.**—Es el agente en periodo de prácticas que para completar progresivamente su formación de Factor auxilia a éste en su cometido.

**Encargado de apeadero.**—Es el agente que dirige y ejecuta funciones semejantes a las del Jefe de Estación en apeaderos de sencilla explotación.

**Encargado de apartadero.**—Es el agente que realiza habitualmente funciones de Jefe de Estación en apartaderos y cargaderos y que accidentalmente puede completar el servicio de los Jefes de Estación en horas no comerciales, en que no efectúan facturaciones ni se expenden billetes.

Procede de la categoría de Especialistas de Estaciones y Trenes.

**Expendedor de billetes.**—Es el empleado que desempeña el servicio de taquillas, exclusiva o preferentemente según el volumen de viajeros de estación respectiva.

**Capataz de maniobras.**—Es el que a las órdenes directas del Jefe de Estación o de un Factor, dirige y ejecuta maniobras para formación y descomposición de trenes, clasificación de vagones y otras complementarias, ayudando, en caso necesario y anormal, a la carga y descarga de vagones.

#### Personal de trenes

**Jefe de tren.**—Es el que fuera de las agujas de las estaciones ostenta la máxima autoridad en el tren; vigila e impone el buen uso de los coches de viajeros; responde de la marcha del tren, de la conducción de mercancías, equipajes, cajas de recaudación y pliegos de servicio que se les hayan confiado. Cuando las necesidades del servicio lo requieran, realiza asimismo la intervención en ruta, sin perjuicio de las funciones propias de su categoría.

**Guardafrenos autorizado para Jefe de tren.**—Es el que, además de ejecutar las funciones propias de Guardafrenos que más adelante se definen, habiéndosele reconocido previamente aptitud para la categoría superior de Jefe de tren, sustituye a éste cuando el servicio lo requiere. En caso de sustitución habitual percibirá las diferencias salariales correspondientes, sin perjuicio de la obligación de la Empresa para cubrir la plantilla.

**Interventor en ruta.**—Es el agente que en los trenes revisa los billetes de los viajeros, conociendo las tarifas de aplicación a los mismos y ejecuta las instrucciones que se dictan por el Servicio de que depende.

**Cobrador conductor de automotor ligero.**—Es el que conduce un vehículo de esta clase, expende billetes en ruta y percibe su precio, formula hojas de ruta y liquidación, responde de la conducción de equipajes y bultos y da cuenta al superior inmediato de las incidencias ocurridas durante el servicio.

**Guardafrenos.**—Son los agentes que en determinada parte de la composición del tren y bajo su responsabilidad cuidan la recogida y distribución de mercancías de grande y pequeña velocidad, ejercen la vigilancia exterior de los vagones de su grupo durante la marcha, responden de los bultos que se les confían, sirven el freno que les está encomendado y ayudan a la carga y descarga de mercancías cuando es preciso. Sin perjuicio de la responsabilidad del Jefe de tren, por delegación de éste deberán confeccionar la hoja de marcha y, en caso de necesidad del servicio, hacerse cargo de la caja de recaudación y pliegos del servicio.

#### Categoría única común para estaciones y trenes

**Especialista de estaciones y trenes.**—Corresponden a esta categoría las siguientes funciones: Servicio, engrase y limpieza de agujas; encendido de señales; limpieza de estaciones; andenes, patios y locales anexos; vigilancia de muelles y pequeño material de puertos; carga, descarga y transbordo de mercancías, recogida y control de billetes e información a los viajeros; realiza enganches y acompaña cortes de vagones en la maniobra; vigila un número determinado de unidades durante la marcha, revisando enganches manejando frenos de coches y vagones con las señales reglamentarias y realiza cualquier otro servicio de estación o trenes que exija un trabajo predominantemente muscular. Se le puede encomendar el manejo de baterías de pila a nivel que se encuentren en las proximidades de la estación.

#### Personal de talleres

**Jefe de taller.**—Es el agente que tiene a su cargo la dirección de un taller en el que ordena y vigila los trabajos que realiza el personal a sus órdenes en la dependencia y en caso de accidente en la línea. De acuerdo con la importancia o entidad del taller u otras circunstancias podrán serle encomendadas funciones de Jefe de depósito.

**Contramaestre de talleres.**—Es el que, con conocimientos teórico-prácticos suficientes, y a las órdenes inmediatas del Jefe de taller, cuando éste exista, responde de la disciplina del personal, buena ejecución de los trabajos y distribución de los mismos, conservación de instalaciones, maquinaria y herramientas, y proporciona datos sobre producción y rendimientos.

Eventualmente, cuando actúa a las órdenes del Jefe de taller le sustituye en sus ausencias, siempre que el servicio lo requiera.

Según la categoría e importancia del taller y de los trabajos a ejecutar, la Entidad ferroviaria decidirá los que deben ser regidos por Jefe de taller o Contramaestre.

**Jefe de equipo.**—Es el que, con pleno dominio de un oficio, realiza su cometido y al propio tiempo dirige y vigila un grupo de cuatro a diez operarios de oficio, ayudantes o especialistas, ocupados en trabajos convergentes a una tarea común.

**Oficial de oficio de primera.**—Es el agente que, habiendo completado su aprendizaje en artes y oficios clásicos, con pleno dominio de uno de ellos y con capacidad para interpretar planos de detalle, realiza trabajos de especial esmero y delicadeza, con rendimiento satisfactorio y con la máxima economía de material.

**Oficial de oficio de segunda.**—Es el que, tras completar el aprendizaje de un oficio clásico o por su larga práctica del mismo, ejecuta con rendimiento correcto trabajos corrientes y puede interpretar planos o croquis muy elementales.

**Ayudante de oficio.**—Es el que, previo aprendizaje teórico-práctico o mediante un largo período de prácticas, auxilia a los Oficiales en la ejecución de sus trabajos o efectúa aisladamente los de menor importancia bajo la dirección de aquéllos y su vigilancia.

**Especialista de talleres.**—Es el operario mayor de dieciocho años procedente de Peón o de Aprendiz que no completó su formación, y mediante la práctica de una o varias labores relativas a un oficio o requeridas para el entretenimiento y cuidado de máquinas semiautomáticas o determinantes de un proceso sencillo de fabricación con responsabilidad directa y personal, obtiene un rendimiento correcto.

**Aprendiz.**—Es el que mediante el oportuno contrato con una Entidad ferroviaria recibe de ella enseñanzas teórico-prácticas para oficios clásicos o típicamente ferroviarios, dentro o fuera de la explotación, que al propio tiempo se beneficia de su trabajo.

**Costurera.**—Es la operaria capacitada para efectuar a mano o mecánicamente, con rendimiento correcto, repaso de paños, telas o tejidos de cualquier clase.

#### Personal de tracción

**Jefe de depósito.**—Es el agente que siguiendo instrucciones superiores cuida en tal dependencia de la policía del personal, al que hace cumplimentar los turnos de servicio, del material tractor y buen funcionamiento de locomotoras y automotores al tomar y dejar el servicio, del consumo de combustibles y, en general, de todas las operaciones y trabajos realizados en su propia dependencia.

**Jefes de maquinistas.**—Son los que, sin perjuicio de desempeñar trabajos de Maquinistas cuando precisa, tienen a su cargo la instrucción y disciplina del personal encargado de locomotoras y automotores de cualquier tipo y sistema de tracción, comprobando el buen funcionamiento del material en servicio o reserva, la calidad de los combustibles y engrases, acompañando siempre que precise cualquier máquina o automotor y realizando durante la marcha pruebas de aparatos y materiales. Circunstancialmente sustituirá al Jefe de depósito.

**Maquinistas motoristas.**—Son los conductores que con plena capacitación tienen a su cargo el manejo, engrase, entretenimiento y conducción de locomotoras y automotores de cualquier sistema de tracción, que vigilan asimismo durante su marcha para conocer el origen de las averías en las mismas, en los tenders o en el material móvil del tren que atrastran, adoptando las decisiones procedentes para causar el menor trastorno a la circulación.

Según la potencia, modelo y características de la máquina o automotor y las del servicio a efectuar en función de las unidades a remolcar y su clase, así como del perfil y características de la vía, serán clasificados en el tipo A o B.

En el tipo A quedan encuadrados (con los que corresponda), y a título personal, los que hubieran alcanzado la categoría de Maquinistas de primera en la Reglamentación de 13 de mayo de 1965, y en el tipo B, los de automotor y maniobras.

**Ayudante.**—Comprende esta categoría a quienes a las órdenes del Maquinista motorista en su caso le auxilian en el manejo y funcionamiento de máquinas y motores de cualquier tipo y sistema de tracción, le ayudan en la observación de señales y ejecutan los trabajos que se les ordenan, incluso los de enganche de locomotoras al tren respectivo.

Los que alimentan el hogar y calderas de máquinas de vapor, como función principal entre las enunciadas en el párrafo anterior, quedan asimilados a esta categoría unificada, considerándose a extinguir la antigua de Fogonero a medida que sean sustituidas las locomotoras de vapor por otras de distinto sistema de tracción.

**Especialistas de tracción.**—Tienen a su cargo la limpieza exterior e interior, carga y encendido de locomotoras y otros

trabajos de carácter elemental que se les encomienden en el depósito.

Si por el escaso número o accidental utilización de motores de vapor las faenas anunciadas en el párrafo anterior pueden ser ejecutadas en tiempo inferior a la jornada normal, deberán realizar funciones semejantes de limpieza, aprovisionamiento y auxiliares en otros motores o vehículos de combustión interna en la dependencia en que trabajen.

#### Personal de entretenimiento de material

**Jefe de recorrido.**—Es el agente que, además de realizar funciones de Ayudante de recorrido, vigila un determinado grupo de éstos.

**Agente de recorrido.**—Es el operario de taller cuya misión principal consiste en el reconocimiento y revisión de vehículos en servicio dondequiera se encuentren, a fin de reparar las averías o deficiencias que observe, especialmente en cuanto afectan a la seguridad de la circulación, debiendo dar de baja los que no puedan ser reparados inmediatamente.

#### Personal de conservación y vigilancia de la vía

**Jefe de Sección de vía y obras.**—Es el agente que, con sujeción a órdenes superiores, ejerce mando en una o varias secciones sobre el personal adscrito a vía y obras e instalaciones fijas; tiene a su cargo el material adscrito a dicho servicio y la conservación, tendido, construcción o desguace de la vía, y dirige asimismo la realización o demolición de obras o edificios.

**Sobrestante de vía y obras.**—Es el agente que al frente de un sector de vía y obras tiene a su cargo la vigilancia y entretenimiento de las instalaciones y el mando y dirección del personal de su sector, correspondiéndole la alineación y nivelación de la vía, la reparación y conservación de ésta, de las obras y edificios enclavados en la misma y otras instalaciones, cuidando la distribución de balasto, traviesas y otros materiales necesarios.

**Capataz de vía y obras.**—Es el que a las órdenes directas del Sobrestante, y participando personalmente en los trabajos de su brigada, tiene a su cargo la vigilancia y conservación de las instalaciones y responde de la disciplina del personal que dirige y de su correcto rendimiento en las obras y trabajos que efectúen.

**Obrero de primera.**—Es el que, con aptitud para ejecutar toda clase de labores en la vía, incluso las de notoria dificultad, además de prestar su trabajo personal, sustituye al capataz en sus ausencias.

**Obrero especializado.**—Es el que a las órdenes del Capataz por la práctica continuada de trabajos en la vía y con el empleo de útiles y maquinaria automática y semiautomática, es capaz de ejecutar con rendimiento correcto las siguientes labores: Nivelación longitudinal y transversal de la vía por diversos métodos, rectificaciones en planta y alzada, cajado y barrenado de traviesas, clavado de tirafondos, colocación de traviesas de hormigón con empleo de maquinaria, embriidar y desembridar carriles y aparatos con corrección de cala, reparto y bateado de balasto, etc.

Los denominados obreros de vía, cuyas funciones consisten simplemente en descubrir la vía, repartos y limpieza de balasto, carriles, traviesas y pequeño material en los lugares señalados, excavación, desmonte, apertura de zanjas y limpieza de cunetas y vigilancia en pasos a nivel o puntos especiales, serán considerados como peones y podrán ser utilizados en cualquier otro servicio que no exija una previa capacitación y práctica.

**Vigilante de la vía.**—Integran esta categoría los que de manera permanente vigilan durante el día o la noche un trozo de vía o un punto determinado a fin de prevenir entorpecimientos de la circulación, teniendo conocimientos sobre obras y explanaciones en la vía de carácter rudimentario.

**Guardabarrera de primera.**—Es el agente encargado de la vigilancia y servicio de pasos a nivel de gran circulación.

**Guardabarrera de segunda.**—Es el agente que generalmente durante el día y en pasos a nivel de reducida circulación, atiende a su servicio.

#### Personal de instalaciones eléctricas

**Contramaestre.**—Es el que tiene a su cargo un grupo de centrales o subestaciones y el sector correspondiente de línea aérea, cuida de su conservación y dirige las reparaciones que precisen.

**Capataz de línea aérea.**—Es el que a las órdenes del Contramaestre y con propia responsabilidad en cuanto a la disciplina, rendimiento y vigilancia del personal a sus órdenes, cuida de la conservación y reparación de las instalaciones eléctricas y responde de su buen funcionamiento.

**Operador central.**—Es el que presta servicio en alguna de estas dependencias, regula aparatos a su cargo, cuida de su limpieza y la del lugar en que están instalados, actuando a las órdenes del Contraamaestre.

**Vigilante de primera.**—Es el que a las órdenes del Capataz, con conocimientos suficientes de cerrejería y elementales de electricidad, vigila y revisa líneas aéreas, aparatos de señales y conexiones eléctricas de la vía; participa en conservación y reparación de las averías de poca importancia, en aquellas con el auxilio de vigilantes ordinarios. Podrá sustituir con carácter accidental al Capataz de línea aérea.

**Vigilante de segunda.**—Es el que posee conocimientos elementales de cerrejería, conoce las precauciones de seguridad respecto a líneas de alta tensión y a las órdenes directas del Capataz o Vigilante de primera efectúa trabajos de conservación y reparación en líneas, instalaciones, aparatos y conexiones antes descritos, preparando en talleres el herraje y material aislante necesario.

#### Personal de almacenes o economatos

**Encargado.**—Es el que al frente de un almacén o economato principal o general y con personal a sus órdenes atiende al despacho de pedidos, a la recepción de mercancías y además registra en libros o estadillos el movimiento de entradas y salidas durante la jornada, redacta los correspondientes partes a las oficinas de control, indicando origen o destino de las mercancías, y calcula precios en función de los gastos aplicables, mermas, etcétera.

**Dependiente repartidor.**—Es el que a las órdenes del Encargado en almacenes o economatos generales o principales o al frente de un almacén o economato secundario y con sujeción a las instrucciones recibidas, se hace cargo y despacha las mercaderías, las ordena en su dependencia, las dirige en su expedición, participando personalmente en todas estas operaciones y con mando sobre los Mozos de almacén en que trabaje.

Ocasionalmente puede sustituir al Encargado en sus ausencias y de manera permanente efectuar los cálculos sobre precios de los artículos que despacha y emitir partes sencillos sobre entrada y salida de existencias.

**Mozos.**—Son los que en los almacenes o economatos ejecutan trabajos concretos y determinados que sin constituir oficio exigen cierta práctica, como los de enfardar o embalar, preparar los elementos precisos, recortar, estibar y clasificar las mercancías, entregándolas contra valés y operaciones semejantes, cuidando asimismo de la limpieza del almacén cuando por su escasa importancia no existan personas encargadas de tal función.

#### Personal de puertos

**Capataz de puerto.**—Es el que dirige y vigila, al frente de un grupo de trabajadores, las operaciones de embarque o descarga desde el ferrocarril a los buques o depósitos de puertos, y viceversa, coordinando las operaciones del personal a sus órdenes con las efectuadas por personal ajeno al ferrocarril que intervenga en las mismas mediante los elementos mecánicos, hijos o móviles, o los manuales empleados en cada operación.

**Maquinista de puerto.**—Es el agente que manipula y conduce la grúa a su cargo, conoce las señales de tráfico, tiene experiencia en operaciones de estiba y desestiba, repara las pequeñas averías y sugiere o indica la necesidad de efectuar las grandes.

Tienen esta misma consideración los que manejan otras máquinas de valor semejante al de las grúas.

**Ayudantes de Maquinistas.**—Son los agentes encargados del manejo de los motores auxiliares de arrastre de las grúas para colocar los vagones en disposición de ser llevados para su descarga; auxilian al Maquinista de grúa en el desempeño de su misión, efectuando trabajos de engrase, limpieza, pintura y conservación de aquella; efectúa operaciones para embarques por los cargaderos, y operaciones semejantes en los depósitos, maneja asimismo los paleadores, tolvas, etc.

**Especialista de puertos.**—Es el trabajador que sin poseer oficio, pero con la práctica adquirida durante su permanencia en los trabajos de puerto, está encargado de fijar los vagones con la máxima seguridad en las cuñas de las grúas basculantes, cargaderos, depósitos, y efectúa operaciones manuales auxiliares de la carga y descarga de ferrocarril a puerto o buque, y viceversa, y del transporte ferroviario en zona portuaria.

#### Personal auxiliar para todos los servicios

**Conductor de automóvil.**—Es el que, en posesión del correspondiente carnet, conduce y responde del vehículo a su cargo,

tanto si se destina a transportes de viajeros como de mercancías, repara las pequeñas averías o sugiere la necesidad de realizarse en taller, y da parte por escrito, si así se lo exigen, del servicio efectuado y del estado del vehículo a su cargo.

Serán de primera los conductores de vehículos que precisen carnet de primera especial, y conductores los demás.

**Mozo cobrador.**—Es el que, según las instrucciones recibidas del Conductor, al que auxilia en el cuidado y reparación del vehículo durante el servicio, se ocupa de la carga y descarga de mercancías, bultos y equipajes, de cuyo acondicionamiento y seguridad responde hasta que son retiradas del vehículo, así como de la cobranza de billetes a los viajeros, expedidores o consignatarios de las mercancías, según las tarifas aplicables, y rinde cuenta y da parte de su servicio al final del mismo.

Corresponde esta clasificación a quienes conducen vehículos que por sus características no precisen permiso de conducción.

**Peón.**—Es el trabajador que en cualquier centro de trabajo de la explotación ferroviaria, fijo o móvil, desempeña labor que sólo exige mera atención a las órdenes recibidas y predominantemente esfuerzo muscular.

#### Personal subalterno

**Conserje.**—Está comprendido en esta categoría quien al frente de Porteros, Ordenanzas y Limpiadoras cuida de su disciplina y vigila su trabajo, siendo responsable del ornato y policía de los locales a su cargo.

**Portero.**—Se denomina así el agente que en oficinas, talleres y otras dependencias de la Empresa tiene la misión de vigilar las puertas de acceso a los mismos, custodiar los chaperos y aparatos de control de entrada y salida del personal y otras análogas.

**Ordenanza.**—Se considera como Ordenanza el agente que en las oficinas tiene la misión de recados, recogida y entrega de correspondencia y vigilancia de accesos a las oficinas donde no existe Portero y cuida de la limpieza y conservación de los locales y materiales a su cargo.

**Guarda jurado.**—Inclúyese en esta categoría el que tiene encomendadas funciones de seguridad y vigilancia dentro del recinto del ferrocarril y sus anexos, con sujeción a las disposiciones legales que regulan dicho cargo.

En determinados casos podrá ejercer sus funciones en servicio de acompañamiento de trenes.

**Guarda.**—Queda comprendido en esta denominación el agente que durante el día o la noche tiene a su cargo la custodia y vigilancia de la dependencia o lugares fijos señalados por sus superiores.

**Limpiador.**—Se comprende en esta categoría al personal que cuida del aseo de oficinas, dependencias o servicios.

### CAPITULO III

#### Ingresos

Art. 12. Como norma general, el ingreso de personal en las Entidades comprendidas en esta Reglamentación se efectuará por las categorías que se indican a continuación:

1. Ingeniero o Licenciado.
2. Técnico de Grado Medio.
3. Auxiliar técnico.
4. Calcador.
5. Jefe de Sección de Organización.
6. Aspirante de Organización.
7. Auxiliar administrativo.
8. Telefonista.
9. Aspirante a Factor.
10. Especialista de estación y trenes.
11. Aprendiz de taller.
12. Costurera.
13. Guardabarrera.
14. Conductor.
15. Peón.
16. Limpiador.

Quando las vacantes de categorías no citadas en este artículo no puedan ser cubiertas por personal de la explotación ferroviaria respectiva siguiendo los sistemas que se establecen en artículos siguientes, deberá recurrirse al concurso-oposición, reservando en cada uno el 25 por 100 de las vacantes al personal ferroviario que habiendo alcanzado la condición de fijo hubiera cesado con anterioridad en virtud de expediente de crisis económica, laboral o tecnológica.

Art. 13. Para el ingreso en las explotaciones ferroviarias y demás Empresas comprendidas en esta Reglamentación, serán exigidas las condiciones mínimas siguientes:

- Aptitud física adecuada para el cargo de que se trata.
- Tener cumplidos los dieciocho años de edad con las excepciones siguientes: El Aprendiz, a los catorce años cumplidos; el Aspirante a Factor, a los dieciséis años cumplidos, y el Conductor de automóvil, a los veintidós años cumplidos.
- Aptitud intelectual adecuada a la categoría que se pretenda y, en su caso, posesión de título suficiente expedido o reconocido por el Estado.

En todo caso, incluso al Peón, le será exigido saber leer, escribir y las cuatro reglas.

Art. 14. El ingreso se efectuará por el sistema de concurso-oposición, salvo para el personal al que se ha exigido Título facultativo o de Escuela Especial Superior, cuya admisión se efectuará por concurso de méritos.

El programa de cada concurso-oposición será confeccionado por la Dirección de la respectiva explotación ferroviaria, con sujeción a las normas dictadas al efecto por el Ministerio de Obras Públicas, e incluirá, además de las materias tecnológicas propiamente dichas, otras de cultura general y de formación del espíritu nacional proporcionadas a la categoría de ingreso de que se trate.

Las oportunas convocatorias deberán ser enviadas simultáneamente a su publicación a la oficina de colocación de la provincia o provincias a que se extienda la explotación ferroviaria o la línea en la que existan las vacantes a cubrir. Sin perjuicio de las preferencias generales reconocidas en Leyes y Reglamentos, constituye especial preferencia para ingresar como fijo:

- Las viudas, huérfanos e hijos de agentes que hayan prestado servicios en las explotaciones ferroviarias o línea en la que existan vacantes a cubrir, y
- En cualquier Entidad afectada por esta Reglamentación, la del personal ferroviario de plantilla que hubiera cesado por causas ajenas a su voluntad y la mayor antigüedad entre ellos al producirse el cese por dichas causas.

En los Tribunales de cada concurso-oposición formará parte un representante sindical.

Art. 15. Por las especiales características del trabajo ferroviario, el personal admitido en virtud de concurso-oposición deberá realizar un período de prácticas, antes de adquirir su condición de fijo, cuya duración máxima será la siguiente:

Para los agentes comprendidos en las tres primeras categorías salariales, cuatro meses; para los de las categorías salariales cuarta a décima inclusive, dos meses, y para las dos últimas categorías salariales, un mes.

Por causa debidamente fundada, durante el período de prueba podrá el trabajador desistir de la misma, renunciando a su ingreso, y la Entidad podrá asimismo declarar rescindida su relación laboral con el trabajador sin indemnización a favor de éste.

En todo caso, al personal que supere el período de prácticas se le computará el mismo a todos los efectos, como de efectiva antigüedad, como tal agente fijo.

#### CAPITULO IV

##### Ascensos y pases de clase o subgrupo

Art. 16. Constituye condición previa de cualquier ascenso la existencia de vacante; la determinación de vacantes se efectuará no sólo por su existencia en la plantilla, sino además y primordialmente, por la continuidad de trabajo o funciones de categoría superior a la que ostente con carácter personal el agente que las ejecuta de manera permanente y sin el carácter de sustitución de otros agentes de superior categoría, ausentes temporalmente y por causa fundada de su puesto de trabajo.

Por la capacidad técnica, carácter de confianza y especial responsabilidad atribuida a los agentes comprendidos en las tres primeras escalas salariales, tales vacantes serán de libre designación de las respectivas Entidades ferroviarias.

Para las demás categorías comprendidas en las restantes escalas salariales, el ascenso se regulará por un sistema de turnos: El primero, por antigüedad, en la categoría inmediata inferior del subgrupo correspondiente, previa prueba de aptitud; los tres siguientes, por concurso-oposición entre todos los agentes de la línea correspondiente.

En caso de empate en puntuación en el concurso-oposición que se trate prevalecerá la superior categoría previa del concursante; siendo de la misma, la antigüedad alcanzada en

ella, y si subsiste el empate, la antigüedad general de la respectiva explotación ferroviaria, y, en última instancia, la mayor edad de cada agente.

En los Tribunales del concurso-oposición para ascenso formará parte, asimismo, un representante designado por la Organización Sindical.

Para evitar la reiteración de convocatorias y demora en la provisión de vacantes, los aprobados en cada concurso-oposición cubrirán las vacantes que se produzcan en los dos años siguientes por orden de puntuación.

En los concursos-oposición que se convoquen podrán efectuarse eliminaciones previas en las distintas residencias o centros de trabajo de cada explotación ferroviaria.

Los agentes pueden renunciar al ascenso obtenido, y se considerará como tal renuncia la negativa a posesionarse del cargo o puesto de trabajo correspondiente en el período fijado al efecto.

Estas renunciaciones determinan la pérdida de todos los derechos de ascenso y la posibilidad de concurrir a otro concurso-oposición hasta que transcurran dos años como mínimo a partir de la fecha de la renuncia.

Art. 17. En los concursos-oposición se tendrá en cuenta la nota de concepto del agente en la forma que determine el Reglamento de Régimen Interior de cada Entidad.

Art. 18. Los agentes aprobados en concurso-oposición de ascenso quedarán sometidos a un período de prueba de la siguiente duración:

Para las tres primeras categorías salariales, cuatro meses. Para las categorías salariales cuarta a décima inclusive, tres meses.

Para las restantes categorías, dos meses.

Quien no supere la prueba en los períodos antes citados será sometido a otra de igual duración, y si en esta última no demostrase el agente su plena capacitación, volverá a su categoría y puesto de trabajo ordinario.

Art. 19. Para la similitud de funciones entre agentes de distintos subgrupos comprendidos en una misma clase salarial, podrán producirse cambios entre los mismos, bien por voluntad del agente, bien por exigencias derivadas de la renovación y mejora de máquinas, instalaciones o métodos.

Tratándose de pases de categoría y subgrupo de carácter voluntario prevalecerá la antigüedad en la categoría de origen, y con carácter complementario la general en la explotación ferroviaria o línea respectiva.

Cuando el pase sea forzoso se precisa la autorización del Organismo laboral competente y en el oportuno expediente se recabará el dictamen o informe técnico del Centro o Servicio correspondiente del Ministerio de Obras Públicas.

Tanto en los pases voluntarios como en los forzosos, quedará obligado el agente a completar su formación teórico-práctica, que la Empresa atenderá por sus propios medios o mediante concierto con otras Entidades.

En cuanto sea posible, para los cargos más sedentarios será destinado el agente que sufra incapacidad parcial derivada de accidente de trabajo o acusada disminución de facultades físicas que le impidan obtener un rendimiento normal, a juicio del Servicio Médico de Empresa y, cuando no exista, del de la Seguridad Social.

#### CAPITULO V

##### Formación profesional

Art. 20. Constituye deber primordial de las Entidades ferroviarias la formación y perfeccionamiento profesional de su personal en las tres directrices siguientes:

- Aprendizaje de oficios clásicos y de otros específicamente ferroviarios.
- Formación práctica de los Factores.
- Perfeccionamiento profesional de todo el personal.

Art. 21. El aprendizaje de oficios clásicos y ferroviarios no se limita a la formación práctica, sino que exige la oportuna instrucción teórica y técnica, que, en defecto de instituciones o de personal idóneo en la Entidad, se dispensará en otros centros adecuados.

No se encomendarán al Aprendiz funciones que perturben su carácter formativo, exigiéndose del mismo no sólo la debida aplicación y asiduidad, sino el mayor respeto a los superiores y consideración a sus compañeros de trabajo. Al propio tiempo se cuidará de la formación del espíritu nacional en el Aprendiz,

colaborando con las Organizaciones encargadas de promoverlo y permitiendo la asistencia a las reuniones y cursillos que al efecto se organicen, cuando sean obligatorias, según la legislación general vigente y discrecionalmente, siempre que ello no origine perturbación en los planes formativos de carácter profesional de la Entidad ferroviaria.

Art. 22. El aprendizaje será retribuido y su duración normal será de tres años, que podrá prorrogarse otro año para el que no demostrara aptitud suficiente al fin de aquéllos. Asimismo, podrá reducirse el aprendizaje a dos años, como mínimo, cuando al ingresar el Aprendiz acredite haber cursado con aprovechamiento enseñanzas teóricas, técnicas y prácticas en otros Centros de formación profesional oficiales, sindicales o privados de reconocida solvencia.

Art. 23. Al finalizar el aprendizaje de oficios clásicos, se pasará a la categoría de Ayudante, y de no existir vacante percibirá el interesado el 75 por 100 de la diferencia entre su sueldo de Aprendiz de último año y el de Ayudante.

Al cumplir los veinte años de edad no se podrá ostentar la categoría de Aprendiz; sin embargo, los que al cumplir dicha edad cursen el último año de aprendizaje podrán solicitar que se les prorrogue dicha consideración legal hasta finalizar el curso.

Art. 24. Los Aspirantes a Factor, tras el examen de ingreso, en que se confirmarán los conocimientos que acrediten mediante la presentación del certificado de escolaridad —de inexcusable exigencia para las Entidades ferroviarias—, además de la enseñanza teórica que reciban de éstas, recibirán su formación práctica adscritos a la factoría y a las órdenes del Factor que la Dirección designe.

A los dos años de práctica y previo examen de suficiencia, serán nombrados Factores, salvo que el resultado del examen no sea satisfactorio, en cuyo caso podrán continuar adscritos durante otro año más al Factor a quien se encargue de completar su formación, y si al final de este tercer año no superasen la prueba de suficiencia quedarán inhabilitados incluso para la mera suplencia de funciones propias de Factores.

Art. 25. El perfeccionamiento profesional que exija en cada momento el servicio público ferroviario, su mayor complejidad, la renovación de máquinas, instalaciones o métodos, constituye un deber recíproco de las Entidades ferroviarias y del personal que trabaja a su servicio. Quienes ostenten funciones de jefatura quedan especialmente obligados a secundar las iniciativas de la Dirección al respecto. Por su parte, ningún Agente ferroviario al que, sin mengua de su retribución media en el último semestre, se le ordene, dentro de la jornada reglamentaria, la asistencia a cursos teórico-prácticos de perfeccionamiento profesional para el ascenso o pase a las nuevas funciones que pueden ser encomendadas al suprimirse el puesto de trabajo que desempeñaba, podrá negarse, pues tal negativa o la falta de aprovechamiento constituirá pérdida de preferencia por antigüedad u otros conceptos para continuar al servicio de la Empresa, siempre que la autoridad laboral competente hubiese autorizado la reducción de plantilla o la modificación en su composición por motivos tecnológicos.

Art. 26. Los Reglamentos de Régimen Interior de cada Entidad o, en su caso, los Convenios Colectivos Sindicales, deberán concretar los periodos mínimos de prácticas exigibles en cada caso con trámite previo a la asistencia en los concursos-oposición, pruebas de aptitud o mero ascenso por antigüedad y la obligación de la Empresa de facilitar el cumplimiento de éstos requisitos, indicando frecuencia, orden de llamada, etc.

## CAPITULO VI

### Plantillas y escalafones

Art. 27. La fijación de la plantilla general en cada Entidad o explotación ferroviaria afectadas por esta Reglamentación corresponde al Ministerio de Obras Públicas y requiere, previo informe de la Dirección General del Trabajo, la que a su vez recabará de la Inspección de Trabajo, Organización Sindical y Jurado de Empresa.

Podrán ser amortizadas libremente las vacantes producidas por bajas naturales o voluntarias de personal en cuanto excedan de la plantilla general aprobada por el Ministerio de Obras Públicas.

Art. 28. El escalafón de cada Entidad, referido al día final de cada año, deberá ser publicado en el mes de enero siguiente,

a fin de que los agentes que se consideren perjudicados puedan formular sus reclamaciones en el plazo determinado en el texto refundido de Procedimiento Laboral.

Art. 29. Del total de Oficiales y Auxiliares administrativos de plantilla, los primeros representarán al menos el 80 por 100, pero tal porcentaje no es exigible en cada oficina, sino en la Entidad de que se trate en general.

Aquellas Empresas que tengan despachos o servicios centrales independientes de la línea se registrarán por el mismo porcentaje.

Art. 30. Del total del personal de oficio de plantilla en cada Entidad ferroviaria, al menos un 25 por 100 serán Oficiales de primera, el 35 por 100 Oficiales de segunda, y el 40 por 100 restante Ayudantes.

Los Ayudantes, al cumplir los ocho años en su categoría, ascenderán a la categoría superior, siempre que exista vacante, previo examen de aptitud, computándose dicho periodo en cuatro años para aquellos que hubieran hecho uso de las Escuelas de Aprendizaje.

Art. 31. Las reclamaciones de los Agentes ferroviarios en materia de clasificación profesional se dirigirán previamente al Jurado de Empresa, cuyo acuerdo será confirmado o desestimado por la Dirección de la Entidad en los quince días siguientes, y contra tal decisión podrá reclamarse en los diez días siguientes ante la Delegación Provincial de Trabajo en que radique el domicilio principal de la Entidad ferroviaria, y contra la resolución que se dicte, ante la Dirección General del Trabajo.

Art. 32. Cuando a consecuencia del levante parcial o total de líneas o instalaciones ferroviarias, ordenado o autorizado por el Ministerio de Obras Públicas, o de otras causas determinantes de crisis laboral, producidas por motivos tecnológicos o circunstancias de índole económica, déficit de explotación, etc., deban cesar Agentes ferroviarios de plantilla, tales ceses habrán de ser autorizados por el Organismo laboral competente en la medida estrictamente necesaria, previo expediente instruido al efecto a instancia de la Entidad afectada y teniendo en cuenta lo dispuesto en los tres artículos siguientes. Dicho expediente requerirá informe del Jurado de Empresa, cuando exista, de la Inspección de Trabajo y de la Organización Sindical.

Art. 33. En la reducción de plantillas habrá de seguirse el orden de menor a mayor antigüedad de los Agentes afectados, y en igualdad de antigüedad deberá cesar el de menos cargas familiares.

Si existiera la posibilidad de sustituciones entre Agentes de categorías semejantes y subgrupos afines, constituirá preferencia para continuar en la explotación ferroviaria la antigüedad general en la Entidad o línea de que se trate.

Cuando los ceses afecten a categoría determinada sin la posibilidad de sustitución a que se refiere el párrafo anterior, deberá cesar el agente de menor antigüedad en dicha categoría, salvo que consienta en ocupar puesto de trabajo de categoría inferior servido por otro agente de menor antigüedad en el grupo y línea de que se trate, en cuyo caso cesará este último, conservando el primero la retribución que le corresponda a título personal, pero con la obligación de desempeñar puestos de trabajo de ambas categorías indistintamente; en todo caso, el incentivo a devengar será siempre el correspondiente al puesto de trabajo desempeñado con independencia de la retribución respectiva a título personal, como se indica antes.

Art. 34. Los agentes ferroviarios que cesen según lo dispuesto en los dos artículos anteriores, además de las prestaciones que puedan corresponderles por el Seguro de Desempleo, recibirán las siguientes indemnizaciones:

Hasta treinta años de edad, inclusive:

Una mensualidad por año de servicios, con el tope máximo de una anualidad.

De treinta y un años de edad a treinta y cinco, inclusive:

Treinta y cinco días de salario por año de servicio, con el tope máximo de una anualidad y media.

De treinta y seis años de edad a cuarenta, inclusive:

Cuarenta días de salario por año de servicios, con un tope máximo de dos anualidades.

De cuarenta y un años de edad a cuarenta y cinco, inclusive:

Cuarenta y cinco días de salario por año de servicios, con un tope máximo de dos anualidades y media.

De cuarenta y seis años de edad hasta cincuenta, inclusive:  
Cincuenta días de salario por año de servicios, con un tope máximo de tres anualidades.

De cincuenta y un años de edad a cincuenta y cinco, inclusive:

Cincuenta y cinco días de salario por año de servicios, con el tope de tres anualidades y media.

De cincuenta y seis años de edad en adelante:

Dos mensualidades de salario por año de servicios, con el tope máximo de cuatro anualidades.

Si la edad que tenga el agente en el momento de cesar más los días de salario a que equivale la indemnización que perciba excede de la edad exigida para la jubilación voluntaria, se deducirá del importe de dicha indemnización el importe de la pensión de jubilación que correspondería al agente en ese tiempo de exceso, calculada conforme a la legislación vigente en el momento de cesar y para la edad mínima de jubilación voluntaria.

Para el cálculo de las indemnizaciones que se acaban de señalar, la mensualidad o días de salario que corresponde se obtendrán dividiendo por doce meses o por trescientos sesenta y cinco días el importe de todas las retribuciones más el de la Protección Familiar obtenidas en los doce meses naturales anteriores a la fecha de autorización del cese o de la resolución del expediente a opción del agente.

Si durante los doce meses naturales indicados en el párrafo anterior no hubiera prestado servicios continuos el Agente, podrá elegir doce meses consecutivos, comprendidos en su último trienio de servicio a la Entidad, a efectos de la indemnización que pueda corresponderle.

Art. 35. Al cumplimiento de las obligaciones a que se refiere el artículo anterior quedarán especialmente afectos los productos del levante total o parcial de líneas o instalaciones de la explotación ferroviaria de que se trate.

**CAPITULO VII**

**Retribución**

Art. 36. Las retribuciones iniciales mínimas de los Agentes comprendidos en esta Reglamentación serán las que se fijan en la siguiente escala:

Clases salariales	Retribución diaria	Retribución anual
1.ª	246	89.790
2.ª	236	86.140
3.ª	226	82.490
4.ª	216	78.840
5.ª	206	75.190
6.ª	196	71.540
7.ª	186	67.890
8.ª	176	64.240
9.ª	166	60.590
10	156	56.940
11	146	53.290
12	136	49.640

Los Aspirantes a Factor, los Auxiliares de Organización del Trabajo y los Aprendices comprendidos entre catorce y dieciséis años percibirán 52 pesetas diarias o 1.560 mensuales; durante el primer año; 65 pesetas diarias o 1.950 al mes, durante el segundo, y 84 pesetas diarias ó 2.520 al mes durante el tercer año, y los comprendidos entre dieciséis y dieciocho años percibirán 84 pesetas diarias o 2.520 al mes en el primer año; 105 pesetas diarias o 3.150 al mes en el segundo año, y 130 pesetas diarias o 3.900 al mes en el tercer año. Se computarán a estos efectos:

a) Para los Aprendices de oficio, un año por cada curso completo aprobado en centro de formación profesional, reconocido legalmente, y

b) Para los Aspirantes a Factor, el tiempo servido como Aspirante en otra Empresa ferroviaria.

Art. 37. Las clases salariales que se asignan a las distintas categorías profesionales en esta Reglamentación son las siguientes:

Clases salariales	Categorías profesionales
1.ª	Jefe de Servicio; Ingeniero y Licenciado.
2.ª	Técnico de Grado Medio y Jefe de Taller.
3.ª	Jefe de Sección de Organización de 1.ª; Jefe de Sección administrativa, Inspector de Estaciones; Jefe de Depósito; Jefe de Sección de Via y Obras.
4.ª	Jefe de Sección de 2.ª de Organización de Trabajo; Jefe de Negociado; Contramaestre de Talleres.
5.ª	Jefe de Estación de 1.ª, Jefe de Maquinistas; Sobrestante de Via y Obras; Contramaestre de Instalaciones Eléctricas.
6.ª	Auxiliar técnico; Delineante; Técnico de 1.ª de Organización; Oficial administrativo; Jefe de Estación; Jefe de Equipo de Talleres; Maquinista tipo A.
7.ª	Jefe de tren; Interventor en ruta; Oficial de 1.ª; Maquinista-motorista B; Factor autorizado y Conductor de automóvil de 1.ª
8.ª	Técnico de 2.ª de Organización; Guardafreno autorizado; Oficial de 2.ª de talleres; Ayudante de tracción; Jefe de recorrido; Capataz de Via y Obras; Capataz de Instalaciones; Encargado de Almacén y Economato; Capataz de Puerto; Conductor de automóvil y Conserje.
9.ª	Factor; Capataz de maniobras; Guardafrenos; Cobrador-conductor de automotor ligero; Ayudante de taller; Operador de Central y Maquinista de Puerto.
10	Calcador; Auxiliar de Organización de Trabajo; Auxiliar administrativo; Encargado de apeadero; Agente de recorrido; Obrero 1.º de vía; Vigilante de 1.ª de instalaciones eléctricas; Dependiente-repartidor; Ayudante de Maquinista de Puerto y Listero.
11	Encargado de apartadero; Especialista de estaciones y trenes; Especialista de talleres; Especialista de tracción; Obrero especializado de Via y Obras; Vigilante de Via; Guardabarrera 1.ª; Vigilante de 2.ª de instalaciones eléctricas; Mozo de Almacén y Economato; Especialista de Puertos; Mozo-cobrador; Telefonista; Portero; Ordenanza y Guarda-Jurado.
12	Expendedor de billetes; Costurera; Guardabarrera de 2.ª; Peón; Guarda y Limpiador.

Art. 38. Sobre los sueldos iniciales, consignados en el artículo 36, devengarán los agentes por los años de servicios prestados a la misma explotación ferroviaria, aunque cambie de titularidad, cuatrienios del 4 por 100 calculados sobre el sueldo inicial de la categoría que ostenten en cada momento, sumándose al efecto los porcentajes a partir de la fecha en que se completen los cuatrienios sucesivos.

Se computan a efectos de cuatrienios el tiempo servido sin interrupción en la misma Entidad, incluso con carácter eventual, y las interrupciones debidas a incapacidad temporal por enfermedad o accidente de trabajo, licencias con sueldo y período de servicio militar obligatorio.

Art. 39. En igualdad de categorías y número de cuatrienios corresponde percibir la misma cantidad por este concepto.

Será respetada la cantidad global que reciba actualmente cada agente en concepto de antigüedad, aunque no corresponda a los efectivos años de servicio, pero la parte que no corresponda a la efectiva antigüedad del agente conforme a esta Reglamentación quedará desglosada y como un complemento personal del sueldo, cuya compensación con mejoras salariales futuras se regulará por la legislación sucesivamente vigente, sin que en ningún caso ésta pueda perjudicar a los interesados en su retribución global por todos los conceptos, ni en la fijación de la base consolidada a efectos de cotización y prestaciones de la Seguridad Social.

Art. 40. Serán respetadas en su cuantía actual las gratificaciones que reciben actualmente determinados agentes por los conceptos siguientes:

Por la posesión de un título profesional, no exigible para su categoría; pero cuyos conocimientos sean empleados en la función asignada al agente, aunque sea circunstancialmente y en beneficio de la Entidad a la que presta sus servicios.

Por la posesión de uno o varios idiomas extranjeros, en las mismas circunstancias señaladas en el párrafo anterior,

Por el ejercicio de funciones específicas que requieran especial capacitación dentro de la categoría respectiva, siempre que vinieran devengándose con regularidad.

Los beneficios consistentes en el uso y disfrute de bienes de consumo o servicios, o sea, los no directos y estrictamente dinerarios, tales como disfrute gratuito de vivienda, luz, agua, combustibles de cualquier clase, se mantendrán en las mismas condiciones otorgadas inicialmente, es decir, por unidades de consumo, aunque varíase el precio de las mismas.

Queda expresamente exceptuado de lo dispuesto en el párrafo anterior el derecho a viajes gratuitos o en tarifa reducida, por líneas ferroviarias, que se regulan especialmente en la presente Reglamentación.

Art. 41. Cuando el agente desempeñe, en concepto de reemplazo, trabajos de categoría superior percibirá los cuatrimestros que efectivamente le correspondan, sobre el salario inicial de la superior categoría desempeñada.

Art. 42. La iniciativa para implantar sistemas de trabajos por incentivo corresponde normalmente a las Entidades ferroviarias, que darán a conocer previamente las correspondientes tarifas y rendimientos al personal afectado, y cuando sean aceptadas por dos tercios de los trabajadores interesados constituirán norma obligatoria para ambas partes en tanto no se modifiquen por mutuo acuerdo o anulen por resolución de autoridad laboral competente por motivos fundados.

Asimismo, cuando lo exijan notorias conveniencias del servicio ferroviario, en virtud de propuesta o informe favorable del Ministerio de Obras Públicas, la autoridad laboral competente podrá imponer sistemas de incentivos, aprobando las correspondientes tarifas.

En cualquiera de los supuestos a que se refieren los párrafos anteriores deberá ser oído el Jurado de Empresa, el Sindicato correspondiente y la Inspección de Trabajo.

Art. 43. Queda prohibido emplear la denominación de primas, tareas o destajo y, en general, la de incentivos de productividad, a las retribuciones que no correspondan directamente a rendimientos individuales o de equipo, debidamente controlados o suficientemente estimados, partiendo de un rendimiento normal en la jornada habitual de trabajo. En consecuencia, las retribuciones fijas en su cuantía y periódicas en su vencimiento no se consideran verdaderos incentivos, sino meros complementos salariales, voluntarios o convenidos, cuyo tratamiento reglamentario será distinto al de los verdaderos incentivos. Siempre que sea posible, los incentivos serán fijados por puestos de trabajo, con abstracción de la persona que los sirva, e iguales en su cuantía en función del rendimiento obtenido y, en todo caso, se diferenciarán de las retribuciones fijas a que tenga derecho el Agente a título personal.

Art. 44. Las tarifas de incentivos serán calculadas de manera que, con un rendimiento prefijado y estimado correcto, siempre superior al exigido al trabajador retribuido simplemente por el sistema horario, obtenga éste un incremento mínimo del 25 por 100 sobre la retribución base de la categoría correspondiente, excluyéndose, por tanto, los devengos por antigüedad y cualquier otro de carácter subjetivo.

En principio se considera correcta una tarifa de incentivos cuando, tras el período de prueba y ensayo, el conjunto de los trabajadores interesados obtenga una media igual o superior al 33 por 100 sobre la retribución horaria, y siempre que dos tercios de los trabajadores rebasen el indicado porcentaje, aunque otro sexto de los mismos no alcance el 25 por 100 sobre el propio módulo indicado.

Art. 45. Cuando existan distintas tarifas de incentivos en una explotación ferroviaria guardarán entre sí la debida proporcionalidad, de forma que entre categorías semejantes, en igualdad de jornada, atención y esfuerzo y medio ambiental, la retribución no sea notoriamente desigual.

Cuando ejerzan especial influencia, circunstancias de peligrosidad, toxicidad o especial penosidad, se hará constar la repercusión de tales factores en las correspondientes tarifas.

Art. 46. Las tarifas de incentivos podrán ser revisadas por mutuo acuerdo entre las partes o por resolución de autoridad laboral por las siguientes causas:

- a) Modificación de equipos, de material o de métodos de trabajo.
- b) Notoria alteración de las circunstancias económicas que motivaron su implantación.
- c) Evidente desproporción entre las tarifas dentro de una misma explotación ferroviaria.

La revisión de tarifas no aceptada de mutuo acuerdo podrá efectuarse por resolución de autoridad laboral con los mismos trámites e informes exigidos en su implantación.

Art. 47. Cuando por causas ajenas a la voluntad del trabajador resulte imposible el trabajo con el incentivo, sin que tal circunstancia pueda ser imputada a la Entidad ferroviaria, por ejemplo: En casos de restricciones o averías eléctricas o de otro orden, retraso en la recepción de materias o procesos anteriores, etc., en tanto quede obligado el Agente a permanecer en su puesto de trabajo, se le abonará el tiempo de mera permanencia por el jornal-hora correspondiente, acumulando tal retribución a la que proporcionalmente corresponda abonar por la parte de la jornada en que trabajó con incentivo.

Art. 48. Las Entidades comprendidas en esta Reglamentación abonarán al personal a su servicio dos gratificaciones extraordinarias anuales, con ocasión del 18 de Julio y la fiesta de Navidad, que consistirán en una mensualidad del sueldo base más incrementos de antigüedad, y se abonarán el día laborable inmediato anterior a las indicadas fechas.

El personal eventual tendrá derecho a la parte proporcional de tales pagas, según el tiempo de servicios prestados a la Entidad.

Art. 49. Según el dividendo bruto repartido a sus accionistas, las Compañías a que afecta esta Reglamentación abonarán a los agentes a su servicio el porcentaje que se indica, calculado sobre catorce mensualidades del sueldo inicial correspondiente al Agente, según la tabla inserta en el artículo 36 más los incrementos por antigüedad que viniera disfrutando:

Si excede del 5 por 100, sin rebasar el 7 por 100, un 5 por 100.

Si excede del 7 por 100, sin rebasar el 9 por 100, un 7 por 100.  
Y si rebasa el 9 por 100, un 8 por 100.

Las Entidades ferroviarias que no reparten dividendos propiamente dichos —oyendo al Jurado de Empresa— en su Reglamento de Régimen Interior la fórmula por la que participará el personal a su servicio en la efectiva economía de la explotación, lograda mediante la participación activa de sus agentes, atendiendo a la plantilla de éstos, a la intensidad de tráfico registrado y a sus resultados.

La gratificación que corresponde a los conceptos referidos en este artículo se hará efectiva en el mes siguiente al cierre del ejercicio económico o, en su caso, a la celebración de la Junta general de accionistas, y, en todo caso, dentro del primer trimestre del año o ejercicio siguiente.

#### TITULO IV

##### Jornada, horas extraordinarias, descanso dominical y vacaciones

##### CAPITULO PRIMERO

##### Jornada y descanso

Art. 50. Se establece como norma general para el personal comprendido en esta Reglamentación la jornada de ocho horas diarias, con las excepciones que se indican a continuación y se detallan en los capítulos siguientes:

1. Jefe de Servicio.
2. Personal de las categorías que se citan a continuación:
  - a) Facultativos y Técnicos de Grado Medio.
  - b) Jefes de Depósito o de Taller, Encargado de Almacén o Economato, Encargado de Sector y Servicio eléctrico, Contra-maestre de taller.
  - c) Jefes de Maquinistas.
  - d) Inspector de Estaciones.
  - e) Jefe de Sección de Vías y Obras.
3. Personal de estaciones de tráfico reducido, apeaderos y apartaderos directamente relacionados con la circulación de trenes, como Factores, Especialistas de Estación y Trenes, Encargados y Jefes.

El Reglamento de Régimen Interior de cada Entidad, según la clasificación del Ministerio de Obras Públicas, detallará las dependencias comprendidas en esta excepción.

4. Vigilantes de la Vía y Guardabarreras.
5. Guardas jurados.
6. Personal que por la índole de su labor prepara, abre o cierra el trabajo de otros agentes sujetos a jornada de ocho horas.
7. Conductores de automóviles para quienes la jornada se computará semanalmente, remunerando el exceso sobre las cua-

renta y ocho horas con arreglo a la Ley de Jornada Máxima Legal.

8. Personal de Puertos que, por su interdependencia con otros de zona portuaria no ferroviarios, deba ampliar su jornada según órdenes o instrucciones de autoridad u Organismo competentes.

9. Personal de cualquier categoría y subgrupo, cuando se trate de reparar averías o remediar accidentes o siniestros que entorpezcan el servicio ferroviario.

Art. 51. Las excepciones primera y segunda del artículo anterior están fundadas en que los agentes en ellas comprendidos desempeñan funciones que exigen iniciativa y libertad de acción incompatibles con un horario fijo, si bien su volumen de trabajo será el adecuado a cuarenta y ocho horas semanales.

Esta excepción no será aplicable cuando sea posible establecer horarios prefijados, como, por ejemplo, con los titulados sanitarios en general cuando hacen guardias.

Art. 52. Respecto al personal comprendido en la excepción tercera del artículo 50 se establecerá su jornada entre los siguientes límites:

a) No estará ocupado cada día más de doce horas, sin discriminar el trabajo activo y el de mera presencia, y en el caso de que durante el servicio tenga dos interrupciones, el agente percibirá siempre el haber correspondiente a diez horas. Dichas interrupciones no podrán establecerse entre las veintidós y las seis horas.

b) Deberá disfrutar diariamente un descanso mínimo continuado de diez horas.

Excepcionalmente podrá ampliarse a catorce horas de servicio y reducirse a ocho continuadas el descanso, en cuyo caso se abonará el exceso al menos con el 90 por 100.

Art. 53. El personal encargado de la custodia de pasos a nivel a que se refiere la excepción cuarta del artículo 50 adaptará su jornada a las normas consignadas en el artículo anterior, con las siguientes particularidades:

El periodo de doce horas de ocupación podrá fraccionarse cuantas veces lo permita la circulación si el agente dispone de vivienda a menos de 500 metros del paso a nivel y las ausencias son por lo menos de una hora de duración. El personal femenino no podrá estar de servicio entre las veintidós y las seis horas.

Art. 54. El personal comprendido en la excepción quinta del artículo 50 podrá alcanzar el límite máximo de doce horas diarias de servicio.

Art. 55. Respecto a la excepción sexta del artículo 50, el Reglamento de Régimen Interior de cada Entidad concretará las categorías a que afecta, las dependencias o lugares en que deba ser aplicada y el periodo de exceso que deba reconocerse al agente por tal motivo.

Art. 56. En cuanto al personal comprendido en la excepción séptima del artículo 50 se observarán las siguientes normas:

a) Entre jornadas deberá mediar un descanso mínimo de diez horas.

b) Se computará el tiempo invertido en esperas por averías como el de servicio activo.

c) Las esperas intermedias entre principio y fin de trayecto deberán ser computadas como servicio si el trabajador está sujeto a la vigilancia del vehículo, y si queda libre se computarán por mitad.

Art. 57. Al personal comprendido en la excepción octava del artículo 50 se le podrá ampliar la jornada hasta los mismos límites autorizados o impuestos para los restantes trabajadores de la zona portuaria y se les aplicarán en tal caso los mismos porcentajes de recargo que perciben estos últimos, tanto con carácter normal como en circunstancias excepcionales.

Art. 58. En los casos a que se refiere la excepción novena del artículo 50, cuando la necesidad sea extrema e imposibles las sustituciones, el personal que salga a la línea podrá alcanzar el límite de veinticuatro horas de servicio, con descansos para comidas y con pausas necesarias hasta tres horas, y al final de la jornada disfrutará de un descanso continuado de otras veinticuatro horas.

Las brigadas de socorro se formarán por riguroso turno de rotación entre los agentes de las distintas categorías, salvo cuando se trate de personal gratificado especialmente por su adscripción permanente a tales brigadas.

Art. 59. El personal de cualquier subgrupo que disfrute actualmente de jornada diaria continuada e inferior a ocho horas, mantendrá tal beneficio con carácter personal y a extinguir, y salvo condición más beneficiosa el exceso de trabajo hasta las ocho horas diarias se abonará sin los recargos de las horas extraordinarias, no computándose tampoco dentro del límite de tales horas. La renuncia del agente a dicho régimen de jornada reducida será libremente aceptada o denegada por la Entidad de que dependa.

Art. 60. La jornada del personal de ocho horas podrá realizarse de manera continua o distribuirse en dos periodos. En el primer caso, el personal deberá descansar media hora, sin detrimento de su retribución horaria por jornada normal. En el segundo caso, las ocho horas de trabajo serán efectivas, y la interrupción mínima será de hora y media para la comida, que podrá quedar reducida a una hora cuando los agentes disfruten de viviendas contiguas al centro de trabajo o existan en el mismo comedores donde faciliten comidas condimentadas por cuenta de la Entidad ferroviaria a precio módico.

Art. 61. Para el personal de trenes, Interventores en ruta, Conductores-cobradores de automotor ligero, Guarda-frenos, Guarda-frenos autorizados, Jefes de tren, Especialistas de estaciones y trenes, y para el de máquinas no dedicados a maniobra, como Maquinistas-motoristas, Ayudantes fogoneros y Agentes de recorrido, deberá distribuirse la jornada con sujeción a las siguientes normas:

a) La jornada diaria podrá exceder de ocho horas, siempre que el ciclo de servicios del agente, incluidos los descansos de composición, no rebase las ocho horas de promedio y que el descanso efectivo entre deje y toma de servicio no sea menor de diez horas en la residencia de aquél y de ocho horas fuera de ella.

Excepcionalmente podrá reducirse el descanso a ocho horas en la propia residencia y ampliar el servicio a trece horas. En este caso, las primeras doce horas de cada jornada se integran en el cómputo del ciclo y el tiempo que exceda de ellas se pagará como horas extraordinarias, y si afectase al descanso diario mínimo, el recargo será del 100 por 100.

El ciclo para el cómputo de las horas de trabajo será normalmente por semanas naturales. Excepcionalmente atendidas las circunstancias del servicio de la Empresa y oído el Jurado, podrá establecer la Empresa ciclo de mayor duración sin que en ningún caso exceda de quince días.

b) Cuando este personal salga de un servicio de doce horas o superior, será seguido imprescindiblemente de un descanso de diez.

c) Siempre que este mismo personal salga de un servicio de duración no inferior a ocho horas no entrará en reserva sin haber disfrutado el correspondiente descanso, y si la duración del servicio fuera inferior a siete horas, podrá entrar en tal situación durante un tiempo no superior al doble del que reste para alcanzar las ocho horas de jornada, pero en todo caso se procurará reducir al mínimo esta situación de reserva.

Art. 62. Cuando el personal de talleres sea requerido para realizar reparaciones fuera del lugar habitual de su trabajo que le obliguen a emprender un viaje sin servicio, no tendrá derecho a descanso previo a la iniciación de su trabajo, pero si a dar por concluida la jornada siempre que el tiempo invertido en viajes de ida y vuelta, con las consiguientes esperas en su trabajo, haya alcanzado las ocho horas, computado como dispone el artículo 65.

Si a consecuencia de tales viajes regresara el agente a su residencia después de las doce de la noche, se le concederá un descanso mínimo continuado no inferior a doce horas, sin merma de su salario ni obligación de recuperar las horas perdidas por tal motivo.

Art. 63. La jornada empezará normalmente a contarse en el lugar de trabajo, en cuyo momento el agente realizará su labor efectiva o las operaciones previas para la toma de servicio, y se dará por terminada cuando concluya el trabajo principal o las faenas complementarias para dejar el servicio en las condiciones fijadas en los Reglamentos.

Por excepción, respecto al personal de servicio en Vías y Obras, cuando la Entidad no les facilite medio de locomoción y el lugar de trabajo diste más de dos kilómetros de la localidad de su residencia fija o temporal o de aquella en que fueron contratados, se les computará diez minutos por cada kilómetro que exceda de los dos indicados durante un solo viaje de ida y vuelta por día de trabajo.

Si la Entidad no desea reducir por el motivo indicado en el párrafo anterior la jornada efectiva de trabajo por ocho horas, compensará a metálico el tiempo indicado por el módulo correspondiente al jornal a tiempo.

Art. 64. Al personal comprendido en las excepciones tercera, cuarta y quinta del artículo 50, por la naturaleza del trabajo que presta, se le computarán por la mitad de su duración las horas de servicio que según sus gráficos y horarios sobrepasen la jornada normal de ocho horas, abonándose a prorrata el exceso que resulte; pero esta norma no regirá para los supuestos excepcionales a que se refiere el último párrafo del artículo 52, en que computarán en su totalidad y se abonarán como extraordinarias con el recargo del 80 por 100 las horas que se resten del descanso mínimo normal que corresponda al Agente, aunque el cómputo promedio diario del ciclo, según el gráfico aplicado, no exceda de ocho horas.

Art. 65. Se computarán por la mitad de su duración el tiempo invertido en viajes sin servicio, computando las esperas que debe realizar el personal de trenes o máquinas, sin que el cómputo pueda ser inferior a una hora, ni sus fracciones valorarse en menos de quince minutos. Al efecto indicado se considera tiempo de espera el comprendido desde quince minutos antes de la salida oficial del tren hasta la hora efectiva de salida y el que medie entre el deje de un servicio y la llegada del primer tren en que se pueda verificar el regreso.

Idéntico cómputo regirá para el personal de talleres que excepcionalmente salga en viaje sin servicio para efectuar reparaciones, pero se computará el tiempo de espera desde que salga del taller y desde que termine el trabajo que le fué encomendado.

Se aplicará, asimismo este régimen de cómputo al personal de Conservación de la Vía y de Instalaciones Eléctricas, excepto los Vigilantes, a los cuales se contará todo el tiempo invertido en viajes dentro de la jornada.

Art. 66. El tiempo de reserva del personal de trenes y máquinas se computará por la mitad, con los tiempos mínimos de una hora y de quince minutos establecidos para los viajes sin servicio en el párrafo primero del artículo anterior, siempre que durante tal situación no efectúe trabajo alguno.

En todo caso, el tiempo de reserva se considerará terminado cuando el Agente tome servicio y no comenzará a contarse hasta que lo deje.

Art. 67. El Reglamento de Régimen Interior determinará para cada categoría el tiempo preciso para toma y deje de servicio, teniendo en cuenta su duración media, desarrollando lo establecido en los artículos anteriores y no reduciendo jamás los periodos establecidos en tanto no exista notoria causa objetiva que lo justifique.

Art. 68. En todos los centros de trabajo y dependencias ferroviarias existirán gráficos de servicio u horarios que reflejarán con precisión los que deban observar los agentes respectivos.

En los centros de los que dependan otras unidades de trabajo que actúen fuera de ellos, aunque sea con cierta autonomía, como ocurre en las Brigadas de Vía, tendrán los horarios propios y los de estas unidades, sin perjuicio de que el Jefe de éstas conserve un duplicado de los mismos.

Art. 69. Para el personal de trenes y máquinas se publicarán con la suficiente antelación los correspondientes turnos de servicio, según las normas de este capítulo, la naturaleza de los recorridos e incluso las eventualidades de reserva que correspondan a los agentes.

Estos turnos serán de inexcusable cumplimiento, salvo en casos imprevistos y perfectamente justificados, que se harán constar debidamente.

## CAPITULO II

### Horas extraordinarias

Art. 70. Se considerarán horas extraordinarias:

a) Las que excedan de las ordinarias previstas en sus gráficos y horarios respectivos realizadas por personal comprendido en las excepciones tercera, cuarta y quinta del artículo 50, y en todo caso las que resulten de la aplicación del último párrafo del artículo 52 y del segundo párrafo, apartado a), del artículo 61.

b) Las que el restante personal efectúe sobre la jornada de ocho horas diarias o sobre el promedio en el ciclo, cuando se admite dicho cómputo, bien sea su trabajo efectivo, bien

como resultado de añadir al mismo los periodos de reserva, espera o viajes sin servicio, que se computarán por mitad, como antes se ha establecido.

Esta norma no es de aplicación al personal al que se refieren las excepciones primera y segunda del artículo 50.

Art. 71. Se reputarán extraordinarias a efectos retributivos, aunque se exceptúan del tope legal al que se refiere el artículo 73, las horas que exceden de ocho horas diarias o cuarenta y ocho semanales ejecutadas por el personal comprendido en las excepciones sexta y séptima del artículo 50, computando las de este último como se dispone en el artículo 56.

Art. 72. Las horas que excedan de la jornada normal en zona portuaria se computarán igual que se hace para el personal no ferroviario con quien trabajen los agentes comprendidos en esta Reglamentación.

Art. 73. El trabajo regular y constante que en correcta organización de trabajo pueda desempeñarse en horario normal no podrá ser atendido sistemáticamente con horas extraordinarias, por cuanto el carácter excepcional de estas últimas sólo justifica su realización en casos excepcionales o normales aumentos de servicio cuya escasa duración y periodicidad no permita el empleo de otros agentes.

Se respetará el tope legal de cincuenta horas al mes y doscientas cuarenta al año, en todo caso, en cuanto a horas extraordinarias.

Art. 74. Sobre lo correspondiente a las horas ordinarias, se pagarán con el 40 por 100 de recargo las dos primeras horas extraordinarias que se realicen en la jornada, y con el 80 por 100 las que excedan de esas dos primeras; a estos efectos se tomará como base para determinar su importe el cociente de dividir por 200 el de una remuneración mensual normal del agente. Si el valor cuantitativo preestablecido para cada agente en particular fuese más favorable para éste, se respetará y aplicará en vez de la norma anterior.

Cuando continúe y acrezca el incentivo variable, para el trabajador que así trabaja diariamente no variará la tarifa para el incremento obtenido en horas extraordinarias, pero si el incentivo diario no experimenta aumento con el trabajo de horas extras y tal fuera el sistema de trabajo del agente, los recargos sobre el módulo horario de trabajo, calculado por unidad de tiempo y como se dispone en el párrafo anterior, pasarán a ser del 50 por 100 para las dos primeras horas y del 100 por 100 para las restantes.

Art. 75. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 58, el personal de Estaciones, Vías y Obras, Instalaciones Eléctricas y Talleres directamente relacionado con la circulación, y el de Depósito y Recorrido, queda obligado a trabajar las horas extraordinarias precisas para atender necesidades apremiantes y urgentes, en las condiciones siguientes:

a) No se trabajarán sobre la jornada normal más de seis horas.

b) El límite anterior sólo podrá exigirse mensualmente en tres días alternos o en cinco más espaciados.

c) Se hará constar en debida forma la urgente necesidad que motiva el trabajo extraordinario.

d) Dentro de los límites anteriores, y con sujeción a las instrucciones recibidas, sólo podrá ordenar el trabajo en horas extraordinarias el Jefe de más categoría en la operación a realizar, dando cuenta a la Dirección de la Entidad y ésta a la Inspección Provincial de Trabajo que corresponda.

## CAPITULO III

### Descanso dominical y fiestas

Art. 76. De conformidad con la legislación general, quedan exceptuados del descanso dominical, aunque no del semanal, compensatorio, los trabajos siguientes:

a) Circulación: Trenes, Tracción, incluso un agente administrativo de guardia por turno en estos Servicios

b) Funcionamiento y vigilancia de instalaciones ferroviarias: Estaciones, Instalaciones eléctricas, guarda y vigilancia de la vía.

c) Reparaciones: Las indispensables e inaplazables del material rodante y del fijo que al no efectuarlos impidan la circulación o comprometan gravemente su seguridad.

Art. 77. Por su propio carácter legal, las anteriores excepciones se aplicarán restrictivamente, empleando al personal estrictamente indispensable y sólo las horas precisas.

En los Talleres, Depósitos y puestos de recorrido directamente relacionados con la circulación quedará en domingos y festivos asimilados al personal mínimo necesario para entretenimiento corriente de máquinas, coches y vagones que hayan de circular en tales días o en la mañana de los siguientes inmediatamente, sin que sea admisible dividir a este personal en dos turnos iguales, de los cuales, por turno, uno descansa en domingo y otro el primer día laborable siguiente.

Art. 78. Queda prohibido el trabajo en domingo a los menores de dieciséis años y a las mujeres, con excepción de las Encargadas de apeadero, Expendedoras de billetes, Guardabarreras, Telefonistas y Limpiadoras.

Art. 79. El personal subalterno sólo será empleado en domingo para cubrir las guardias indispensables.

Art. 80. Las fiestas no recuperables quedarán asimiladas a domingo en cuanto al régimen de trabajo y excepciones antes establecidas.

Cuando se trate de fiestas de precepto, las Entidades facilitarán el cumplimiento de los deberes religiosos, teniendo en cuenta las circunstancias de lugar y tiempo en que deban efectuarse los trabajos dispensados.

Art. 81. Los servicios se distribuirán de modo que el personal ferroviario disfrute en su residencia habitual o en el lugar en que esté destacado, el domingo o descanso semanal compensatorio.

Art. 82. Al personal empleado en domingo menos de cuatro horas se le compensará tan sólo con media jornada de descanso en cualquiera de los seis días laborables siguientes.

Art. 83. Cuando por circunstancias extraordinarias o prácticamente insuperables dentro de un buen sistema de organización de trabajo cualquier agente no pueda disfrutar el descanso semanal, dominical o compensatorio, recibirá el salario correspondiente a dicho día con el incremento del 180 por 100, calculado como se indica en el primer párrafo del artículo 74.

Art. 84. Los Reglamentos de Régimen Interior de cada Entidad puntualizarán por servicios, dependencias, subgrupos y categorías las excepciones del descanso dominical, los turnos de rotación correspondientes, el orden de llamada para los mismos e incluso la variación del horario o pausa en el trabajo que en los días de precepto se establezca a fin de que pueda cumplirse con los deberes religiosos, cuando no concurren circunstancias fundadas y graves que puedan dispensar a los agentes de tal deber moral.

## CAPITULO IV

### Vacaciones

Art. 85. Las Entidades a que se refiere la presente Reglamentación concederán vacaciones retribuidas anuales a su personal, que deberán ser disfrutadas ininterrumpidamente, prohibiéndose durante las mismas trabajar por cuenta ajena en cualquier actividad de carácter luctuoso.

La prohibición legal de compensar a metálico las vacaciones no afecta al personal ingresado durante el año por la parte proporcional correspondiente, si existiera imposibilidad de sustituciones. Tampoco afecta tal prohibición al agente que al cesar cumpla los trámites reglamentarios, el que tendrá derecho a la parte alícuota de la vacación no disfrutada.

Art. 86. La duración mínima de las vacaciones será la siguiente:

a) Para el personal comprendido en las dos primeras categorías salariales, un mes.

b) Para el restante personal, veintidós días naturales. Las situaciones más favorables alcanzadas se respetarán a título personal.

c) Al personal menor de veintidós años, al que afecta la Orden del Ministerio de Trabajo de 29 de diciembre de 1945, veinte días laborables como mínimo en las condiciones prescritas en tal disposición.

d) El personal eventual disfrutará sus vacaciones en iguales condiciones y duración que el fijo.

Art. 87. El personal disfrutará sus vacaciones por años naturales, y para evitar entorpecimientos al servicio, todos los agentes de plantilla presentarán al Servicio de que dependan,

en la primera quincena de noviembre, una solicitud en la que pueden proponer tres fechas para iniciarse por orden de preferencia, sin que ello implique su obligatoria aceptación por la Entidad, en atención a las necesidades del servicio.

Quiénes dejen pasar el plazo indicado sin formular solicitud, se presumirá que aceptan las fechas que señale el Servicio correspondiente; antes del 31 de diciembre serán notificados a los agentes los calendarios de vacaciones para el año próximo.

Si el agente solicitara de la Magistratura de Trabajo que fije su período de vacaciones, habrá de concretar si usó oportunamente de la facultad que se le reconoce en el primer párrafo de este artículo.

Para facilitar a la Empresa el cumplimiento de sus deberes en cuanto a la vacación de los menores de veintidós años de edad a su servicio, el Organismo que los encuadre notificará a la Entidad correspondiente, antes del 15 de mayo, los turnos de campamentos en los que los haya incluido.

Art. 88. El trabajador que con carácter normal venga trabajando a destajo, prima o tarea, o cualquier otro sistema de incentivos, percibirá durante el período de vacaciones el promedio de lo que venía obteniendo en los tres meses últimos.

Tampoco se efectuará durante el período de vacación descuento alguno en las remuneraciones complementarias normales, es decir, las fijas en su cuantía, y periódicas en su vencimiento.

## TITULO V

### Licencias y excedencias

#### CAPITULO PRIMERO

##### Licencias

Art. 89. Los trabajadores comprendidos en esta Reglamentación tendrán derecho a licencia con sueldo en los siguientes casos:

- Matrimonio del agente.
- Necesidad de atender asuntos personales e inaplazables.
- Muerte del cónyuge, padres, hijos, hermanos y abuelos consanguíneos o políticos; enfermedad grave del cónyuge, padres, padres políticos, hijos o hermanos y alumbramiento de la esposa.
- Cumplimiento de un deber público de carácter inexcusable.

Art. 90. La duración de las licencias a que se refiere el artículo anterior será de diez días en caso de matrimonio y de uno a cinco como máximo en los casos b) y c), regulándose tal duración en los Reglamentos de Régimen Interior en función de los desplazamientos necesarios y de las circunstancias de cada caso. Los Jefes que hayan concedido estas licencias podrán prorrogarlas por tres días como máximo, previa solicitud fundada.

En el supuesto del apartado d) el agente tendrá derecho a la falta de trabajo por el tiempo indispensable, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 67 de la Ley de Contrato de Trabajo. Las ausencias motivadas por razón de cargos electivos de carácter sindical se registrarán por el Decreto de 2 de junio de 1966 («Boletín Oficial del Estado» del día 14).

Art. 91. En los casos comprendidos en el apartado b) del artículo 89 se otorgarán las licencias cuando lo permitan las necesidades del servicio y previo examen de las solicitudes anteriores del peticionario que consten en su expediente personal, no pudiéndose disfrutar más de una licencia de esta clase cada año.

La concesión de la licencia corresponde al Jefe del Servicio de que dependa el agente en los supuestos a) y b) del artículo 89, y al Jefe inmediato del solicitante en los casos c) y d), en que la concesión se hará en el acto, sin perjuicio de las sanciones que procedan para el agente que hubiera falsado la causa invocada en los dos primeros casos deberá adoptarse la resolución dentro de los quince días siguientes a la fecha de presentación de la solicitud.

Podrá exigirse la justificación de las causas alegadas antes o después de la licencia correspondiente.

La denegación de la licencia con sueldo por asuntos propios no obstará para la petición de licencia sin sueldo por el mismo motivo en las condiciones que se fijan para éstas.

Art. 92. El personal que hubiera cumplido al menos dos años de antigüedad al servicio de la Entidad podrá solicitar licencia sin sueldo por plazo no inferior a quince días ni superior a dos meses, que le será concedida en los treinta días siguientes a la fecha de su solicitud si lo permiten las necesidades del servicio.

Art. 93. No se descontarán a ningún efecto las licencias reguladas en este capítulo, salvo a los agentes que durante su vida profesional hubieran obtenido tres o más licencias sin sueldo que excedan en total de seis meses, en cuyo caso se deducirá a efectos pasivos el tiempo que resulte de sumar tales licencias.

Art. 94. El Reglamento de Régimen Interior de cada Entidad regulará los trámites y formalidades que deban observarse en la concesión de licencias, adoptando las medidas oportunas para evitar o sancionar abusos en esta materia.

## CAPITULO II

### Excedencias

Art. 95. Se establecen dos clases de excedencias: voluntaria y forzosa. Ninguna de ellas otorga derecho durante su disfrute a la percepción de sueldo.

Art. 96. Pueden solicitar excedencia voluntaria los agentes que hayan cumplido dos años al servicio de una Entidad ferroviaria.

Las peticiones de excedencia, que serán resueltas en los treinta días siguientes a la fecha de su presentación, alegarán la causa en que se fundan y se concederán obligatoriamente por la Entidad, siempre que no excedan del 2 por 100 de la plantilla de cada Servicio o línea.

La excedencia voluntaria se concederá por vez primera o en prórrogas sucesivas por plazos no inferiores a un año ni superiores a cinco. El tiempo en esta situación no se computa a efectos de antigüedad, caduca el derecho al reintegro, si no se solicita antes de expirar el plazo concedido.

Si el agente que obtenga excedencia voluntaria después de la publicación de esta Reglamentación, en virtud de expediente de crisis le correspondiera cesar al servicio de la Entidad, a efectos de indemnización, se le reputará como si continuara en servicio activo, pero le serán descontados de la antigüedad computable todos los períodos de excedencia, y en el expediente de crisis la Empresa hará constar la situación de excedencia voluntaria del agente.

Art. 97. El pase a la situación de excedencia forzosa se producirá por las circunstancias siguientes:

- a) Nombramiento para cargo político, efectuado mediante Decreto o disposición de la Secretaría General del Movimiento.
- b) Destino remunerado con percepción de emolumentos semejantes a los que obtenga en la explotación ferroviaria y en Organismos oficiales, nacionales o internacionales, relacionados con los ferrocarriles o en Empresas suministradoras de material ferroviario.
- c) Para los agentes femeninos en general, traslado del marido que les impida continuar en el puesto de trabajo que desempeñan.

Art. 98. La excedencia forzosa se prolongará mientras persista la causa determinante de su concesión, debiendo solicitarse, bajo pena de caducidad, el reintegro en los treinta días siguientes al cese en el cargo o destino que la motivó.

Art. 99. Al excedente forzoso, al que con posterioridad a la publicación de esta Reglamentación correspondiera cesar definitivamente en la Entidad ferroviaria por circunstancias de crisis laboral y mediante resolución de autoridad laboral competente, se le reputará como en servicio activo a efectos de indemnización, aunque descontándole a tal efecto de su total antigüedad el tiempo de excedencia.

Art. 100. Mientras estén pendientes de reintegro agentes excedentes que hubieran solicitado el reintegro en tiempo y forma, la Entidad no admitirá nuevo personal a su servicio ni podrá destinar a otros agentes de menor antigüedad para proveer vacantes o destinos de la categoría de aquéllos.

Art. 101. Queda suprimida la excedencia forzosa por enfermedad, sin perjuicio del derecho al reintegro de los agentes que después de percibir por tal causa las prestaciones correspondientes de la Seguridad Social obtengan plena recuperación.

## TITULO VI

### Cambios de residencia

#### CAPITULO PRIMERO

##### Traslados

Art. 102. Se considera traslado el cambio permanente de residencia del agente.

Art. 103. Por regla general, los traslados se dispondrán a petición de los agentes.

En consecuencia, las vacantes que se produzcan en categorías que no sean de ingreso se proveerán en primer término con el personal que las hubiera solicitado y tenga derecho a ocuparlas, a cuyo efecto se considerará comprendido en la misma categoría el agente que sirva a otra desde la cual se pueda pasar a la del nuevo destino sin realizar prueba alguna.

Art. 104. La Dirección de cada Entidad publicará mediante circulares las vacantes que se produzcan, incluso por mera conversión de plazas y el resultado del concurso anterior, y los agentes deberán solicitar tales vacantes por conducto reglamentario. Si fuese denegada su petición, se les notificará por escrito expresando los motivos de la denegación.

Las vacantes se publicarán mensualmente, debiendo ser ocupadas en el plazo de sesenta días.

El Reglamento de Régimen Interior de cada Entidad determinará las vacantes que deban quedar reservadas a los agentes con capacidad disminuida por accidente de trabajo, enfermedad o mero desgaste físico, señalando el orden de prioridad que corresponda para la provisión de aquéllas.

Art. 105. Las Entidades podrán trasladar a los agentes a su servicio con carácter forzoso por necesidades del servicio, o a consecuencia de sanción impuesta, con los requisitos reglamentarios.

Art. 106. Se considera que el traslado obedece a necesidades del servicio en los casos siguientes:

- a) Si afecta a quien ostente las categorías de Inspector, Jefe y Contramaestre de Taller, Jefe de Depósito, Jefe de Maquinista y Jefe de Sección de Vía y Obras.
- b) Si afecta a vacantes que no hayan podido proveerse de otra forma.
- c) En caso de reajuste de plantillas, reorganización o creación de servicios.
- d) Cuando se manifiesta la incompatibilidad del agente con el público o sus compañeros de trabajo.
- e) Excepcionalmente, cuando se requieran condiciones determinadas y relevantes para el agente que deba desempeñar un destino.

En los casos b) y e) se oírá previamente al Jurado de Empresa.

Art. 107. En los traslados forzosos la Entidad tendrá en cuenta las circunstancias personales y familiares del agente, designando al que deba resultar menos perjudicado, oyendo al Jurado de Empresa y en igualdad de circunstancias se trasladará a los agentes más modernos.

En el caso del apartado d) del artículo anterior, se instruirá el oportuno expediente; en los supuestos b) y c) se exige la autorización del Organismo Laboral competente, y en el supuesto e) queda facultada la Entidad para compensar al agente trasladado, reconociéndole méritos a efectos de ascenso o mediante gratificaciones especiales.

Art. 108. Cualquier agente que sea trasladado por necesidades del servicio o por sanción tendrá derecho al importe de los billetes que precise para sí y los familiares que convivan con él y a sus expensas y al transporte gratuito de muebles, enseres y ropas de su hogar, cuya pérdida, en caso de siniestro, habrá de serle indemnizada.

Los Reglamentos de Régimen Interior determinarán el alcance de las compensaciones a que se refiere el párrafo anterior.

Art. 109. Cuando el traslado sea debido a necesidades del servicio serán abonadas al agente tres mensualidades o una mensualidad, según sea o no cabeza de familia, y en el primer caso se le facilitará vivienda gratuita si venía disfrutando tal beneficio o así corresponde al nuevo destino, y en los demás casos a vivienda de renta reducida, considerándose como tal la que exclusivamente por alquiler—es decir, sin computar otros gastos para acceso a la propiedad—no exceda de un sexto sobre los ingresos mensuales.

Se considera mensualidad a todos los efectos determinados en este artículo el promedio de retribuciones percibidas por el agente en los doce meses anteriores, como se detalla en el artículo 34.

## CAPITULO II

### Destacamientos y dietas

Art. 110. Destacamento es el cambio temporal de residencia del agente a una población determinada para atender los asuntos del servicio que se le encomiende.

Art. 111. En ningún caso excederá la duración del destacamento de tres meses. Para ocasionar el menor perjuicio a los agentes se procurará desplazar en primer lugar a los agentes que tengan solicitado el traslado a la población en que deba efectuarse el destacamento si reúnen las condiciones de categoría e idoneidad precisa; en segundo lugar, a los solteros que no sean cabeza de familia; después, a los cabeza de familia, y entre éstos, en último lugar, a los casados.

Siempre que sea posible se dispondrán relevos para los agentes destacados para que no estén fuera de su residencia más de quince días, y si esto no fuera posible, los agentes casados que tengan el destacamento a más de 150 kilómetros de su residencia habitual tendrán derecho cada quince días a uno de licencia, con independencia del que les corresponda por descanso semanal.

Art. 112. El personal en la situación a que se refieren los dos artículos anteriores tendrá derecho no sólo a billetes de la clase que le corresponda a su categoría, sino además al percibo de las dietas que se fijan en el artículo siguiente.

El personal de Trenes y Máquinas, cuando esté destacado percibirá las dietas que le correspondan o un plus por kilómetro si opta por tal sistema.

Art. 113. La cuantía de la dieta entera será equivalente al jornal o sueldo diario inicial de la categoría del agente vigente en cada momento.

Los billetes serán, para las clases salariales 1 a 8 inclusive, de clase preferente, y para las 9 a 12, de clase general.

Los agentes que realicen funciones de categoría superior percibirán las dietas y billetes que corresponda a tal categoría. Devengarán dieta entera los agentes que salgan de su residencia antes de las doce y regresen después de la una de la madrugada.

El importe de la indemnización por dieta se repartirá así: 40 por 100 para cada comida, 20 por 100 por pernoctación. Pero si el agente, por su servicio ordinario sólo tiene que hacer una de las dos comidas fuera de su residencia o de las horas que se señalan para devengarlas, la indemnización por ella será el 30 por 100.

Se percibirá la parte de dieta correspondiente a la comida de mediodía cuando el agente regrese a su residencia después de las catorce horas y treinta minutos y salga de ella antes de las doce horas y treinta minutos. Igualmente la dieta por comida de la noche se devengará cuando la salida de la residencia sea antes de las veinte o el regreso después de las veintidós horas y treinta minutos.

La indemnización por pernoctación corresponde cuando el agente regrese a su residencia después de la una de la madrugada, salvo cuando las Entidades proporcionen dormitorios que reúnan condiciones dignas de limpieza, higiene y comodidad, sitos en las estaciones o depósitos de sus inmediaciones.

Si el personal destacado tuviera que efectuar algún viaje breve por razón del servicio, percibirá el 50 por 100 de la dieta o parte correspondiente además de la entera que le pertenezca por el destacamento.

Excepcionalmente, por destacamentos o salidas en comisión de servicio podrá la Dirección de la Entidad sustituir el abono de billetes y dietas por el abono de los gastos suplidos por el agente y justificados en forma adecuada.

Art. 114. En trenes de corto recorrido y gran frecuencia de circulaciones, cuando el horario de trabajo del agente le permita no sólo pernoctar en su domicilio individual o familiar, sino además efectuar en el mismo alguna comida principal entre las doce y las catorce horas con treinta minutos, o entre las veinte y las veintidós horas, sólo percibirá el cuarenta por ciento de la dieta por la comida que no pueda efectuar en su domicilio.

El Reglamento de Régimen Interior de cada Empresa, según la costumbre, la distancia entre el domicilio de los agen-

tes y el lugar de toma y deje del servicio, así como los medios ordinarios de locomoción que existan, concretará el tiempo que sea necesario para que puedan efectuar alguna de las comidas principales en su domicilio, regulando esta materia con carácter uniforme para todos los grupos y subgrupos profesionales, a fin de evitar cualquier agravio comparativo.

## CAPITULO III

### Permutas

Art. 115. Solamente podrán solicitar permutas los agentes de la misma categoría que desempeñen cargos iguales. Las peticiones se fundarán en motivo justificado y serán atendidas cuando no exista perjuicio para tercero ni para la buena marcha del servicio y siempre que no hubiera sido sancionado cualquiera de los solicitantes con la pérdida de este derecho.

Art. 116. Salvo razón fundada en contrario, se autorizarán las permutas dentro de la misma localidad que se funden en la proximidad de los centros de trabajo a la vivienda, en el deseo de adquirir una superior capacitación profesional o en razones semejantes.

## CAPITULO IV

### Disposiciones comunes a los capítulos anteriores

Art. 117. Las disposiciones establecidas en este título son aplicables sólo al personal fijo.

Art. 118. Se considera como residencia de los agentes la oficial o sea la correspondiente al lugar donde trabajen, y no la que realmente tengan por conveniencia particular, por dificultades de vivienda o causa semejantes.

Art. 119. Los Reglamentos de Régimen Interior de cada Entidad desarrollarán los preceptos contenidos en este título, y en evitación de abusos podrán exigir permanencias mínimas para tener derecho a solicitar permutas y justificación documental cuando sea posible—de la exactitud de las causas alegadas.

Art. 120. Se establece un plazo máximo de ocho días para que los agentes tomen posesión de sus nuevos destinos cuando el cambio de residencia por traslado o permuta sea dentro de la misma línea. Si el destino fuera a distinta línea, el plazo podrá llegar como máximo a treinta días.

Art. 121. El personal que se considere indebidamente postergado en permutas o traslados podrá acudir a la Dirección de la Entidad en queja durante los diez días siguientes a la fecha en que le fuera notificada la pertinente resolución. Recibido el escrito del interesado, se instruirá expediente, con audiencia de todos los afectados, y deberá recaer resolución dentro del plazo máximo de un mes.

En los cinco días siguientes a la notificación del nuevo acuerdo de la Entidad, el agente podrá recurrir ante la Delegación de Trabajo de la provincia de su residencia, y contra su resolución procederá el recurso de alzada ante la Dirección General de Trabajo, que resolverá en definitiva.

## TITULO VII

### Derechos y deberes

#### CAPITULO PRIMERO

##### Viviendas

Art. 122. Además de las obligaciones generales que para facilitar viviendas a sus agentes corresponden a las Entidades ferroviarias, en aplicación de la legislación vigente por su consideración de Empresas, están asimismo obligadas en particular a proporcionar vivienda gratuita a quienes a su servicio y para el buen funcionamiento del mismo se les impone el deber de vivir en la línea.

Las categorías con derecho a vivienda gratuita son las siguientes: Jefe de Estación, Encargado de apeadero o apartado, Inspector de Movimiento, Jefes de Taller o Depósito, Encargados de Vía y Obras, Sobrestantes, Capataces de Brigada.

Los Agentes en situación de reemplazo a las categorías enumeradas tendrán derecho a vivienda igualmente cuando desempeñen las funciones de la categoría superior con carácter permanente.

Art. 123. Cuando por cualquier causa la Empresa no pueda proporcionar la vivienda gratuita a un agente con derecho a ella le indemnizará con la sexta parte de las retribuciones obtenidas por todos los conceptos como se indica en el artículo 34.

En los demás casos, los Reglamentos de Régimen Interior teniendo en cuenta las categorías de que se trate, la población de su residencia u otras circunstancias, señalarán la cantidad con que deberán ser indemnizados los agentes que tienen derecho a vivienda gratuita y no la disfrutaban.

Art. 124. Los Agentes quedan obligados a desalojar las viviendas de las Entidades ferroviarias y de las que disfruten por razón de su categoría y servicio en los siguientes casos:

- a) Al cesar en el puesto de trabajo que otorga derecho a vivienda.
- b) Al ser trasladados a otra residencia.
- c) Al cesar en el servicio activo.

El abandono de la vivienda se cumplirá en el plazo máximo de tres meses, a partir de la causa que lo motiva, si bien las Entidades, en caso necesario, facilitarán al agente afectado alojamiento en guardamuebles por tres meses más.

Art. 125. Los Reglamentos de Régimen Interior consignarán las condiciones más beneficiosas de que disfruten algunos agentes durante el uso de las viviendas que ocupen por razón de servicio en las Empresas ferroviarias, como el consumo gratuito—dentro de límites preestablecidos—de agua, luz, etcétera.

## CAPITULO II

### Viajes

Art. 126. Los agentes de plantilla en servicio activo y los jubilados, excepto los Limpiadores contratados por jornada inferior a ocho horas, tendrán derecho a viajar gratuitamente por líneas de la Entidad en la que presten o prestaban sus servicios en la fecha de su jubilación, hasta un máximo de 3.000 kilómetros anuales.

Asimismo el cónyuge, ascendientes, hermanos y descendientes consanguíneos o afines que convivan con el agente y a sus expensas tendrán derecho a viajes gratuitos por la línea en que aquél trabajó o prestó servicio hasta su jubilación, hasta el tipo de kilómetros por año que se cita a continuación:

Hasta 1.200 kilómetros cuando la línea en la que trabaja el Agente no exceda de 100 kilómetros.

Hasta 1.800 kilómetros si la línea excede de 100 kilómetros y no rebasa de los 200 kilómetros.

Hasta 2.400 kilómetros si la línea excede de los 200 kilómetros.

Por razón de estudio y para compra de víveres no regirán los límites anteriores, debiendo acreditarse tales necesidades en cada caso ante la Entidad ferroviaria.

Art. 127. El cónyuge superviviente y los parientes de los Agentes fallecidos a que se refiere el artículo anterior, mientras perciban la pensión causada por aquéllos tendrán derecho a viajes gratuitos hasta los mismos kilómetros fijados en el artículo anterior para cada caso, salvo por razón de estudios o adquisición de víveres, si persiste la causa que motivó tal beneficio, en cuyo caso tampoco se aplicará el indicado tope.

Art. 128. Los derechos reconocidos en los artículos anteriores a los agentes y sus familiares se concederán en billetes de la clase que corresponda al agente, según su categoría.

Cuando los Agentes y demás beneficiarios rebasen los kilómetros fijados como tope disfrutarán—en las líneas de la Entidad correspondiente—derecho a la reducción del 60 por 100.

## CAPITULO III

### Uniformes

Art. 129. Las Empresas dotarán, a su cargo, de uniformes y distintivos al personal. Su correcta utilización y buena conservación, exigida por decoro del servicio, es obligación fundamental del agente.

El Reglamento de Régimen Interior de cada Empresa señalará los Agentes que han de usar uniformes o distintivos, las prendas que correspondan a cada categoría y los plazos de duración de cada prenda.

## CAPITULO IV

### Reserva de plaza

Art. 130. Se computará como antigüedad efectiva, a efectos salariales, el tiempo de servicio militar obligatorio de los agentes, los que, al ser licenciados, tendrán derecho a ocupar el mismo puesto de trabajo, siempre que soliciten su reintegro en los dos meses siguientes a su licenciamiento. Caduca el derecho a readmisión si no se solicita por el agente en el indicado plazo.

Cuando por reorganización de puestos de trabajo no puede reintegrarse el Agente a su primitivo destino, se le asignará el más similar y en la misma residencia.

Al reincorporarse un agente fijo cesará el contratado interinamente para sustituirlo durante el servicio militar, aunque se le avisará el cese con quince días de antelación.

## CAPITULO V

### Anticipos

Art. 131. Por causas excepcionales, para remediar desgracias o necesidades apremiantes y de origen totalmente involuntario, el Agente en activo podrá solicitar anticipos a cuenta de futuros devengos, para reintegrarles mediante descuentos en nóminas ordinarias y extraordinarias. Durante doce mensualidades consecutivas, y para cumplir estas atenciones, cada Entidad constituirá un fondo no superior al 2 por 100 de la nómina anual, regulándose asimismo las garantías precisas, para evitar abusos por parte del personal, en los Reglamentos de Régimen Interior, con audiencia del Jurado de Empresa.

## CAPITULO VI

### Protección jurídica

Art. 132. El Agente que sufra detención por accidente involuntario en acto de servicio recibirá protección y defensa, ante los Tribunales de la Entidad a la que sirva, la que prestará la fianza que fuera exigida para su libertad y satisfará las indemnizaciones fijadas por sentencia firme en concepto de responsabilidad civil y los gastos judiciales.

Será potestativo para la Entidad el pago de retribución a los agentes que no puedan trabajar por el motivo indicado en el párrafo anterior, pero dictado auto de sobrelamiento o sentencia absolutoria, se abonarán todos los atrasos, hasta la retribución media devengada normalmente en el trimestre anterior.

Hasta que recaiga resolución firme, quedará en suspenso la imposición de cualquier sanción en el orden laboral por el mismo motivo.

## CAPITULO VII

### Economatos

Art. 133. Las Entidades ferroviarias a que afecta este Reglamento crearán y mantendrán su Economato, o, en su defecto, concertarán el suministro de los artículos obligatorios que otros Economatos, Cooperativas u otros centros adecuados, en la forma y extensión exigida por las disposiciones vigentes, sin perjuicio de que en circunstancias anormales se efectúen suministros de artículos de primera necesidad, siempre que sea posible, para evitar perturbaciones en la normalidad económica de sus Agentes.

## CAPITULO VIII

### Dimisiones

Art. 134. Los agentes al servicio de Entidades afectadas por estas Ordenanzas podrán dimitir su cargo, sin obligación de exponer las causas de tal determinación, cumpliendo los requisitos y plazos que se indican seguidamente.

El personal, con antelación no inferior a un mes o quince días, según su cargo, lleve aparejada jefatura o no, dirigirá escrito a la Dirección de la Entidad, por conducto jerárquico, indicando la fecha en que dejará de prestar sus servicios. Cumplido este trámite, tendrá derecho el agente a la liquidación de sus haberes, incluso de la parte proporcional de gratificaciones y vacaciones no disfrutadas, etc., a cuyo fin se le expedirá el oportuno recibo de finiquito, quedando con ello rescindida su relación laboral con la Entidad.

Cuando el agente no cumpla los anteriores requisitos, sin mediar fuerza mayor que se lo impida, se reputará que abandona su cargo y perderá derecho a las partes proporcionales de gratificaciones no percibidas.

## TITULO VIII

## Premios, faltas y sanciones

## CAPITULO PRIMERO

## Premios

Art. 135. A fin de recompensar la conducta, laboriosidad y cualidades sobresalientes del personal, estimulándole para que se supere en el cumplimiento de sus deberes, las Entidades ferroviarias comprendidas en esta Reglamentación otorgarán premios por los siguientes motivos:

- Actos heroicos.
- Actos relativamente meritorios.
- Espíritu de servicio.
- Espíritu de fidelidad.

Se consideran actos heroicos los que realice un Agente con grave riesgo de su vida o integridad corporal, para evitar accidentes o reducir sus proporciones.

Se estima de relevante mérito los actos cuya realización no exige espíritu heroico, pero sí una voluntad extraordinaria muy superior al simple deber reglamentario, para evitar o vencer cualquier anomalía en bien del servicio o de los usuales del ferrocarril.

Consiste el espíritu de servicio en el decidido propósito y entrega total de las facultades del agente, manifestado en hechos concretos, para lograr su mayor perfección en beneficio de la explotación ferroviaria y de sus usuarios, subordinando su comodidad e incluso su interés personal sin que nadie se lo exija.

Se acredita el espíritu de fidelidad por los servicios continuados a la Entidad ferroviaria durante cuarenta años, sin interrupciones por excedencia voluntaria o licencias sin sueldo superior a seis meses, sin que el agente haya incurrido en una falta muy grave o en dos sanciones graves que consten en su expediente.

Podrán asimismo premiarse actuaciones concretas de menor relevancia y mérito, tales como la rapidez de incorporarse a brigadas de socorro, iniciativas eficaces para prevenir accidentes, etcétera.

Art. 136. Se establecen, por los motivos señalados en el artículo anterior, los siguientes premios:

Por actos heroicos: Premios en efectivo desde el 50 al 100 por 100 de la retribución anual, computada como se indica en el artículo 34, y aumentos de la pensión que pueda corresponder al agente si queda incapacitado por accidente de trabajo o al ser jubilado, así como de las que transmita a sus familiares al fallecer, debiendo completarse en el último caso hasta el salario total que percibía el agente muerto en el acto de servicio considerado heroico.

Por actos de relevante mérito: Recompensas en metálico por el importe de una a tres mensualidades de salario, computadas como se indica en el artículo 34.

Por el destacado espíritu de servicio: Aumento al doble de las vacaciones, sin mengua de la retribución activa, viajes o becas de estudio para el Agente o los familiares a su cargo.

Por el espíritu de fidelidad: Dos mensualidades de salario computadas según el artículo 34 y una condecoración o distintivo creado al efecto por la Entidad ferroviaria.

Por los actos meritorios de menor relevancia, el premio será fijado libremente por la Entidad de que dependa el agente.

Art. 137. La concesión de los premios anteriores se hará por la Dirección de la Entidad ferroviaria, previo expediente contradictorio instruido por su iniciativa, a propuesta de los Jefes o compañeros del agente o de las autoridades o usuarios, conforme a los trámites que se fijan en el Reglamento de Régimen Interior, excepto el premio de fidelidad que se otorgará de oficio a cuantos cumplan las condiciones requeridas, sin perjuicio del derecho del agente a solicitarlo.

Del premio concedido quedará constancia en el expediente personal del agente, a efectos de ascensos y otras preferencias que puedan corresponder al mismo o a sus causahabientes.

## CAPITULO II

## Faltas y sanciones

Art. 138. Se registrarán por este capítulo las faltas que cometa el personal ferroviario en su trabajo, con excepción de las cometidas con infracción de los Reglamentos de Servicio, que son de la competencia de la Dirección General de Transportes Terres-

tres, con arreglo a la Orden del Ministerio de Obras Públicas de 3 de junio de 1951 y Resolución de 3 de junio de 1959 de la Dirección General citada.

Art. 139. Se reputa como falta cualquier acción u omisión que implique quebranto de disposiciones legales vigentes de carácter laboral, y especialmente de las contenidas en esta Reglamentación.

Las faltas se clasifican en cuatro grupos: Leves, menos graves, graves y muy graves. Esta clasificación corresponde a la gravedad intrínseca de la falta, la importancia de sus consecuencias y la intención del Agente. La enumeración de las faltas no tiene carácter exhaustivo, sino de mero ejemplo, por lo que los Reglamentos de Régimen Interior podrán desarrollar esta materia con carácter general o con relación a determinadas categorías profesionales.

Se consideraran faltas leves: Las de puntualidad en servicios distintos a los de estaciones, trenes o tracción; la incorrección en las relaciones con los usuarios, las de policía y otras análogas.

Se incluyen entre las menos graves: Las faltas injustificadas al trabajo por tres veces dentro del mes, la discusión violenta durante el servicio con agentes de igual o inferior categoría, la alegación de causas falsas para obtener licencias, las faltas de limpieza e higiene con carácter habitual y las de puntualidad del personal de estaciones, trenes o tracción, y aceptar recompensas para realizar servicios propios del cargo.

Se estimarán como faltas graves: La blasfemia, la simulación de enfermedad, la embriaguez no habitual durante el servicio, la de puntualidad que produzca retrasos en los trenes, las agresiones al personal de igual o inferior categoría o a los usuarios, las discusiones violentas con estos últimos, la negligencia o imprudencia no comprendidas en el grupo siguiente, la eventual y voluntaria disminución en el rendimiento, portar bultos sin previa facturación, utilización por tercera persona de billetes o pases concedidos exclusivamente a los Agentes o a sus familiares, la reiteración de faltas a lo dispuesto sobre jornada y demás de semejante importancia.

Se reputan faltas muy graves: La blasfemia habitual, la embriaguez habitual o la meramente repetida durante el servicio; los robos, estafas o desfalcos; aceptar recompensas que impliquen deslealtad, alteración del servicio o inmoralidad manifiesta; la imprudencia, negligencia o abandono del servicio cuando afecten a la regularidad o seguridad de aquél; la agresión a superiores y la desobediencia a los mismos cuando ésta produzca peligro a la seguridad de la circulación; la disminución continuada en el rendimiento o la incitación para que la cometan otros Agentes; el abuso de autoridad por los Jefes y, en general, los actos u omisiones maliciosas de los Agentes que perturben la normal aplicación de las disposiciones vigentes sobre el trabajo.

La reiteración de faltas de un cargo determinado dentro del año podrá motivar su clasificación en el inmediato de mayor rigor.

Asimismo se tendrán en cuenta, para la calificación de las faltas, las circunstancias atenuantes o agravantes de la responsabilidad de los inculcados, considerando siempre su conducta anterior.

Art. 140. Las sanciones se clasifican en principales y accesorias.

Las principales son:

Por faltas leves: Amonestación privada y carta de censura.

Por faltas menos graves: Multa de uno a tres días de haber, suspensión de empleo y sueldo hasta cinco días y traslado de destino, pero no de residencia.

Por faltas graves: Pérdida de gratificaciones, hasta un quinto de su importe anual; postergación para el ascenso, multa hasta la séptima parte de la retribución mensual y suspensión de empleo y sueldo desde quince días a un mes.

Por faltas muy graves: Suspensión de empleo y sueldo de uno a tres meses, pérdida total de la antigüedad, pérdida temporal o definitiva de la categoría, inhabilitación definitiva para el ascenso, traslado de residencia y despido.

El importe de las multas y de cuantas sanciones puedan significar una economía para la Empresa se ingresará en el Fondo de Garantía de Accidentes de Trabajo.

Los Reglamentos de Régimen Interior determinarán la graduación de faltas y sanciones, dentro de los límites señalados en este Reglamento.

Las sanciones que se impongan por cada Entidad se entienden sin perjuicio de pasar el tanto de culpa a los Tribunales o a las Autoridades competentes, en cumplimiento de las disposiciones vigentes.

Se anotarán en el expediente personal de cada agente las sanciones que se le impongan por faltas muy graves, graves, menos graves o por reincidencia en falta leve; se anularán tales notas cuando no incurra el agente en falta de la misma clase durante cuatro, tres y dos años y durante tres meses, según la importancia de la falta anotada y su clasificación en el grupo correspondiente, y una vez transcurridos los plazos señalados podrá solicitarse el antiguo destino o residencia, con ocasión de vacantes y con sujeción a los preceptos reglamentarios.

Las sanciones accesorias por faltas graves o muy graves consistirán en indemnización de daños a la Entidad o, en su caso, a los usuarios, pero siempre a través de la Entidad.

Art. 141. Corresponde al Director de la Entidad o persona en quien delegue la facultad de imponer cualquiera de las sanciones establecidas salvo cuando se trate de las de despido en que la Dirección formulará la correspondiente propuesta al Consejo de Administración u Organismo Rector equivalente.

Cuando la sanción fuere impuesta por delegación del Director, antes de entablar demanda contra la misma ante la Magistratura de Trabajo formalizará la reclamación por escrito duplicado ante la Dirección de la Entidad, como disponen los artículos 137 y concordantes del vigente texto refundido de Procedimiento Laboral.

Salvo en los casos de faltas leves, será preceptivo instruir un expediente sumario al inculcado, al que se le presentará el oportuno pliego de cargos, concediéndole un plazo de cinco días para contestarlo y ofrecer las pruebas que estime pertinentes en su descargo. El plazo de tramitación de estos expedientes nunca excederá del mes. El expediente quedará a disposición de la Magistratura de Trabajo, si demandase ante la misma el agente sancionado.

Cuando un agente ferroviario ostente cargo electivo de carácter sindical o sea Jurado de Empresa, Caballero Mutilado o Enlace de la Sección Femenina, para ser sancionado será en todo caso imprescindible el procedimiento establecido en el Decreto de 2 de junio de 1966 (artículo 2).

Los Reglamentos de Régimen Interior podrán señalar en casos de faltas muy graves la facultad de la Entidad de acordar, como medida previa y con carácter provisional, la suspensión de empleo y sueldo por el tiempo que dure la tramitación del expediente.

Art. 142. Las infracciones a lo dispuesto en este Reglamento y disposiciones laborales o de Seguridad Social serán sancionadas por la Inspección de Trabajo en la forma y cuantía que señalan los párrafos siguientes:

Cuando se trate de Compañías Concesionarias de Ferrocarriles de uso público, con propuesta de multas desde 500 a 25.000 pesetas si la disposición infringida no señala otros límites, que serán en tal caso los aplicables.

Cuando la reincidencia en las infracciones y sus circunstancias agravantes así lo aconsejen, además de individualizar la propuesta de sanción por cada trabajador afectado, sin sujeción a tope señalado en el párrafo anterior, podrán proponerse multas de superior cuantía, que impondrá en tal caso la Dirección General de Trabajo, en primera instancia, y proponer la inhabilitación para cargos de Jefatura o mando del responsable de tales infracciones al Ministro del Departamento.

Cuando las infracciones se cometan en las líneas ferroviarias explotadas por Organismos autónomos de la Administración Pública serán denunciadas por la Inspección de Centros regidos o administrados por el Estado, con arreglo al procedimiento reglamentario establecido con carácter especial.

Cuando el incumplimiento reiterado y grave de las obligaciones empresariales por parte de una Entidad ferroviaria así lo aconseje, el Ministerio de Trabajo, de acuerdo con el de Obras Públicas, podrá proponer al Consejo de Ministros cualquier medida excepcional tendente a garantizar el normal cumplimiento de las obligaciones empresariales, laborales y de previsión social, mientras persiste el servicio ferroviario, y cuando deba cesar por virtud de acuerdos del Gobierno.

## TITULO IX

### Previsión

#### CAPITULO PRIMERO

##### Enfermedades y accidentes del trabajo

Art. 143. Los Agentes en situación de incapacidad laboral transitoria por enfermedad común o profesional o por accidente sea o no de trabajo, quedarán sometidos a la vigilancia de los Médicos de dichos Seguros obligatorios y de las Inspecciones

Sanitarias de la Seguridad Social y del Seguro de Accidentes, sin cuya autorización no podrán cambiar de residencia, salvo para su internamiento en Centros sanatoriales adecuados.

Asimismo el Servicio Médico de Empresa podrá comprobar la observancia de las oportunas prescripciones sanitarias, cuyo incumplimiento exonerará a la Entidad ferroviaria de la prestación económica a su cargo directo establecida en el artículo siguiente.

Art. 144. Durante todo el periodo de incapacidad laboral transitoria por accidente de trabajo o enfermedad, la Entidad ferroviaria completará si precisa, la indemnización que perciba el agente hasta el 90 por 100 de sus remuneraciones reglamentarias fijas en su cuantía y periódicas en su vencimiento, considerando como tales las gratificaciones extraordinarias de 13 de Julio y Navidad en la parte alicuota correspondiente al periodo de baja.

El agente que no comunique su baja a la Entidad en las dos primeras horas de la jornada siguiente a la fecha en que se produzca su incapacidad perderá el derecho a las percepciones a cargo de la Entidad ferroviaria establecidas en el párrafo anterior.

## CAPITULO II

### Indemnización por fallecimiento

Art. 145. Además de los auxilios y subsidios por defunción que correspondan por preceptos legales o estatutarios cuando fallezca un agente en situación de activo y que hubiera prestado al menos un año de servicios a la Entidad, causará derecho a una indemnización de tres mensualidades, calculadas según el artículo 34, en favor de los familiares con quienes conviviera en la fecha de su muerte.

Si en el periodo anterior a su fallecimiento el agente no convivía con sus familiares, la Entidad quedará liberada total o parcialmente de la obligación impuesta en el párrafo anterior, reintegrando los gastos de la última enfermedad y del sepelio de aquél a la persona que acredite fehacientemente haberlos sufragado a sus expensas.

## CAPITULO III

### Seguridad Social

Art. 146. Corresponde a la Mutualidad Nacional de la Seguridad Social de los Trabajadores Ferroviarios conceder las prestaciones de la Seguridad Social conforme al Decreto 1495/1967, de 6 de julio, que estableció el Régimen Especial de la Seguridad Social aplicable, y al Decreto 3190 por el que se incorporaron al mismo FEVE y las Empresas comprendidas en esta Reglamentación con los trabajadores a su servicio.

Las Entidades ferroviarias podrán decretar el cese por edad para jubilación de los Agentes a su servicio cuando cumplan los sesenta y ocho años de edad.

Respecto al personal de Conducción de Trenes o el procedente de tal Servicio designado en Depósitos, el de Maniobras y los Oficiales o Ayudantes de oficio cuya especialidad exige un mayor esfuerzo físico, como el de Calderero, Forjador, Montador, Encendedor, Lavador, Tiraafuegos, etc., podrá decretarse el cese por igual causa cuando cumpla el Agente los sesenta y cinco años de edad.

## DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera.—El Subjefe de Servicio, categoría a extinguir, percibirá su retribución por la escala segunda salarial.

Las categorías de Agregado Técnico, Subjefe de Taller, Subjefe de Depósito y Jefe de Reserva continúan declaradas a extinguir.

Los actuales Jefes de Estación de primera mantendrán su retribución por la quinta escala salarial a título personal, aunque sean destinados a estaciones de inferior clasificación.

El Conductor de automóviles que al ingresar en la Entidad ferroviaria no posea carnet de conducción de primera especial y como tal sea admitido, será retribuido por la octava escala salarial hasta que consiga el carnet de dicha categoría y conduzca permanentemente vehículos que exijan la posesión del mismo.

En cuanto no esté expresamente regulado en la presente disposición continuarán en vigor las asimilaciones de categorías efectuadas por Resolución de la Dirección General de Trabajo de 30 de noviembre de 1963.

Segunda.—Las categorías de Listero y Telefonista pasan a ser personal administrativo, conservando el nivel salarial.

La categoría de Ayudante Fogonero pasa a denominarse Ayudante de Tracción.

La categoría de Ayudante de Recorrido pasa a denominarse Agente de Recorrido.

La categoría de Encargado de Vía y Obras pasa a denominarse Jefe de Sección de Vía y Obras.

La categoría de Guardavía pasa a denominarse Vigilante de la Vía.

La categoría de Guardesa pasa a denominarse Guardabarrera de segunda.

La categoría de Encargado de Sector o Servicio pasa a denominarse Contramaestre de Instalaciones Eléctricas.

La categoría de Limpiadora pasa a denominarse Limpiador.

Tercera.—A los efectos del período de vacaciones del apartado b) del artículo 86, cada agente podrá optar por el sistema de la Reglamentación anterior o por el de la actual; pero una vez que haya optado por éste será irreversible para lo sucesivo.

Cuarta.—Los Agentes ingresados en las Entidades ferroviarias antes de la publicación de esta Reglamentación, que perciban de ellas las indemnizaciones a que se refiere el artículo 34 y que al cesar tengan cumplidos los cincuenta años de edad, sin alcanzar la edad mínima exigible para su jubilación voluntaria, mantendrán, hasta que la cumplan, los derechos pasivos que para sí o para sus causahabientes les hubieran correspondido en la fecha de su cese, computándoseles a tal efecto, como mínimo, el tiempo necesario para completar los años de servicio exigidos para su jubilación voluntaria. Esos derechos pasivos serán absorbidos o compensados con los pasivos de igual carácter o naturaleza que puedan corresponder al agente en consideración a trabajos por cuenta propia o ajena que efectúe después de su cese en la Entidad ferroviaria. A tal efecto el trabajador podrá optar por: a) Mantener con cargo a la Empresa los derechos y en la situación expresada en el párrafo anterior; o b) suscribir, con la Mutualidad Nacional de la Seguridad Social de los Trabajadores Ferroviarios, el Convenio Especial, si procede, conforme a la legislación vigente, con derecho a reclamar a la Empresa el importe pagado de las cuotas patronal y obrera.

#### DISPOSICIONES FINALES

Primera.—Por ser condiciones mínimas las establecidas en esta Reglamentación, serán respetadas las más beneficiosas de que disfruten los trabajadores afectados, computándose las de valor económico directo o inmediato en su conjunto y en función de las circunstancias generales o particulares que motivaron su concesión.

Segunda.—Los Convenios Colectivos Sindicales entre Empresas y trabajadores a que se refiere esta Reglamentación unificada continuarán en vigor hasta la fecha estipulada en los mismos, si en su conjunto resultasen más favorables para el trabajador que la presente Reglamentación. Al trabajador corresponde la opción entre uno y otra.

Tercera.—Quedan derogadas cuantas normas se opongan a lo dispuesto en esta Reglamentación, y de manera especial la Reglamentación aprobada por Orden de este Ministerio de 13 de mayo de 1965 y sus modificaciones posteriores.

*ORDEN de 5 de mayo de 1971 por la que se da nueva redacción al artículo 71 del Estatuto de Funcionarios del Instituto Nacional de Previsión, aprobado por Orden de 31 de octubre de 1970.*

Ilustrísimos señores:

El Decreto 361/1971, de 18 de febrero, ha regulado la indemnización que corresponde percibir a los funcionarios civiles del Estado y Organismos autónomos y personal de las Fuerzas Armadas, Guardia Civil, Policía Armada y Eclesiástico del Estado que residen permanentemente por razón de destino en determinados lugares del territorio nacional.

Tanto las razones invocadas como fundamentación de dicho Decreto, consistentes en reconocer que, no obstante los progresos realizados en todos los órdenes de la actividad nacional, aún subsisten en ciertos lugares determinadas condiciones que aconsejan indemnizar de un modo especial al personal en ellos destinado, como la valoración de tales circunstancias, que implican los porcentajes atribuidos por el Decreto a los aludidos lugares, tienen un indudable carácter de generalidad que debe

ser tenido en cuenta en la regulación de los derechos económicos del personal del Instituto Nacional de Previsión, Entidad que ha formado la pertinente propuesta al respecto.

En su virtud, este Ministerio, a propuesta de la Dirección General de la Seguridad Social, ha tenido a bien disponer:

Artículo único.—El artículo 71 del Estatuto de Personal del Instituto Nacional de Previsión, aprobado por Orden de este Ministerio de 31 de octubre de 1970, queda redactado en los siguientes términos:

«1. Los funcionarios con destino en los lugares geográficos que se mencionan en el número siguiente percibirán una gratificación de residencia consistente en un porcentaje que se aplicará exclusivamente sobre el sueldo inicial, a que se refiere el apartado a) del artículo 67 de este Estatuto.

2. Los porcentajes a que alude el número anterior serán:

Plazas de soberanía del Norte de Africa .....	35 %
Islas Baleares .....	15 %
Gran Canaria y Tenerife .....	30 %
La Palma y Lanzarote .....	35 %
Fuerteventura, Gomera, Hierro y resto del archipiélago.	50 %

3. La gratificación de residencia no tendrá repercusión en las pagas extraordinarias.»

Lo dispuesto en la presente Orden entrará en vigor el día primero del mes siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

#### DISPOSICION TRANSITORIA

Los funcionarios que hasta la fecha de entrada en vigor de esta Orden vinieran percibiendo gratificación de residencia de acuerdo con lo establecido en el artículo 71 del Estatuto, cuya redacción se modifica por la presente, continuarán percibéndola en la cuantía prevista en la primitiva redacción del citado artículo, mientras permanezcan destinados en los lugares en que respectivamente estuvieran en la fecha indicada.

Lo digo a VV. II. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a VV. II.

Madrid, 5 de mayo de 1971.

DE LA FUENTE

Ilmos. Sres. Subsecretario y Director general de la Seguridad Social de este Ministerio.

## MINISTERIO DE AGRICULTURA

*ORDEN de 4 de mayo de 1971 por la que se rectifica la de 23 de abril próximo pasado, que autoriza las normas para el establecimiento de enseñanzas de Capacitación Agraria.*

Ilustrísimo señor:

Padecido error por omisión de texto del primer párrafo, parte expositiva, de la Orden de 23 de abril próximo pasado, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 104, de 1 de mayo de 1971, página 7021, se transcribe a continuación la oportuna rectificación:

Donde dice: «Por Orden de este Ministerio de 10 de diciembre de 1963 se refundieron y actualizaron las normas para el establecimiento de enseñanzas de Capacitación Agrarias; debe decir: «Por Orden de este Ministerio de 10 de diciembre de 1963 se refundieron y actualizaron las normas para el establecimiento de enseñanzas de Capacitación Agraria, de acuerdo con el Decreto de 7 de septiembre de 1951.»

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. I.

Madrid, 4 de mayo de 1971.

ALLENDE Y GARCIA-BAXTER

Ilmo. Sr. Director general de Capacitación Agraria.