

nal de Educación, ha resuelto establecer la convalidación parcial de la asignatura «Iniciación en la Mecánica de Fluidos» del curso de Iniciación con la de «Mecánica de Fluidos» de tercer año de carrera en la Escuela de Ingenieros Navales.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 31 de mayo de 1965.

LORA TAMAYO

Ilmo. Sr. Director general de Enseñanzas Técnicas.

## MINISTERIO DE TRABAJO

*ORDEN de 13 de mayo de 1965 por la que se aprueba la Reglamentación Nacional de Trabajo para Ferrocarriles de Uso Público no Integrados en la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles.*

Ilustrísimo señor:

La publicación de un texto refundido que unifique las Reglamentaciones del Trabajo aprobadas por Orden de 15 de marzo y de 10 de octubre de 1948 para la explotación de ferrocarriles por el Estado y las Compañías concesionarias de ferrocarriles de uso público, constituye imperativo legal, según la Orden de 11 de diciembre de 1962, dictada por este Ministerio de conformidad con los de Hacienda y Obras Públicas, y actualmente —además— una urgente necesidad, impuesta por la profunda variación de circunstancias técnicas en las explotaciones ferroviarias afectadas.

En los últimos años, pese a las subvenciones estatales a las Compañías deficitarias de ferrocarriles de uso público, no mejoraron sus resultados económicos, por cuyo motivo varias líneas explotadas por aquéllas han revertido a la Explotación de Ferrocarriles por el Estado por abandono de las concesiones respectivas.

Recientemente, sustituido el anterior sistema de subvenciones por la concesión de importantes créditos avalados por el Estado, las Entidades ferroviarias acogidas a tal beneficio han iniciado un progreso técnico que habrán de completar en un futuro inmediato, con evidentes repercusiones laborales de origen tecnológico y la necesidad de conseguir una efectiva polivalencia de funciones, logrando con ello la saturación relativa de actividades dentro de la jornada normal de trabajo, sin la cual toda mejora salarial presente y futura se vería impedida o limitada dado el gran porcentaje que suponen los gastos de personal en cualquier explotación ferroviaria.

Finalmente, aunque la diversidad de regímenes de previsión entre las Entidades ferroviarias de uso público no integradas en RENFE, aconseja su unificación en el futuro próximo, una doble circunstancia lo impide actualmente: de una parte, han de ultimarse los estudios actuariales en curso, proveyendo después los recursos económicos necesarios mediante disposiciones legales adecuadas, dado el carácter estatal de algunas explotaciones; de otra, han de preverse modificaciones en aplicación de la Ley 193/1963, de 28 de diciembre, sobre bases de la Seguridad Social, cuando se publiquen los textos articulados que la desarrollarán.

En virtud de lo expuesto, cumplidos los trámites establecidos por la Ley de 16 de octubre de 1942 sobre Reglamentaciones de Trabajo y oída la Comisión Interministerial para Asuntos de Ferrocarriles no integrados en RENFE,

Este Ministerio ha tenido a bien disponer:

1.º Se aprueba la Reglamentación Nacional de Trabajo para los Ferrocarriles de Uso Público no Integrados en la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, que entrará en vigor a partir del día primero del mes siguiente a su publicación.

2.º La citada Reglamentación deroga y sustituye a las dictadas por este Ministerio el 15 de marzo y 10 de octubre de 1946 para la explotación de ferrocarriles por el Estado y las Compañías concesionarias de ferrocarriles de uso público y sus modificaciones posteriores, con excepción de las doce primeras retribuciones iniciales por año, establecidas por Orden ministerial de 11 de diciembre de 1962, y sin perjuicio de que los Agentes que pasan o ascienden a escala superior, en virtud de lo dispuesto en el presente texto, perciban los nuevos salarios que correspondan a su categoría profesional.

3.º Se autoriza a la Dirección General de Ordenación del Trabajo para dictar cuantas disposiciones y aclaraciones exija esta Reglamentación.

4.º La Reglamentación que se aprueba será publicada en el «Boletín Oficial del Estado».

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

Dios guarde a V. I.

Madrid, 13 de mayo de 1965.

ROMEO GORRIA

Ilmo. Sr. Director general de Ordenación del Trabajo.

## REGLAMENTACION 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 los trabajadores que prestan sus servicios a los Ferrocarriles de Uso Público, bajo la dependencia de Organismos Públicos o Empresas privadas que tienen atribuida su explotación. Se exceptúan no obstante de su ámbito de aplicación las Empresas y Ferrocarriles que se rigen actualmente por Reglamentación propia y cuya unificación no esté ordenada por precepto legal, hasta que el Ministerio de Trabajo disponga lo contrario.

Quedan asimismo incluidos 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 Ordenación del Trabajo, previo informe de la de Transportes Terrestres y oída la Organización Sindical.

Art. 2.º Quedan excluidos del ámbito personal de esta Reglamentación quienes desempeñen cargos de alta dirección, gobierno o consejo en las explotaciones ferroviarias, como Directores, Gerentes, Subdirectores, Secretarios generales de Organismos o Compañías y cargos análogos comprendidos en el artículo séptimo de la vigente Ley de Contrato de Trabajo.

Queda asimismo excluido el alto personal Facultativo o Técnico, expresamente exceptuado del cumplimiento de la jornada ordinaria

### TITULO SEGUNDO

#### 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 y 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 TERCERO

#### Del personal

#### CAPITULO PRIMERO

##### Clasificación según permanencia

Art. 4.º El personal comprendido en esta Reglamentación se clasifica, según su permanencia, en fijo, complementario y eventual, determinándose en cada caso la clasificación que corresponda más por el carácter y naturaleza del servicio realizado que por la denominación y duración fijada en el contrato cuando exista.

Es fijo el personal ocupado de modo permanente en trabajos que exige siempre la normal explotación ferroviaria.

Es complementario el que en determinadas épocas del año en que se intensifica el tráfico de viajeros o mercancías, refuerza la plantilla de agentes fijos.

Es eventual el contratado para determinadas obras o instalaciones de duración limitada para atención de circunstancias de carácter extraordinario y anormal.

Art. 5.º Las necesidades permanentes serán siempre atendidas por personal fijo.

Los admitidos en calidad de complementarios o eventuales para trabajos de duración superior a siete días recibirán nombramiento como tales o suscribirán con la entidad ferroviaria

correspondiente al oportuno contrato, en el que, además de las condiciones generales, se mencionará expresamente la fecha de ultimación y cese en el servicio, bien sea por tiempo cierto o se fije en función de la obra, instalación o circunstancia excepcional de que se trate.

Los Reglamentos de Régimen Interior o los Convenios Colectivos Sindicales, en su caso, determinarán el orden de preferencia para el pase a fijos del personal complementario o eventual, el período máximo de servicios exigidos al efecto y el sistema de llamamientos.

Sin perjuicio de las preferencias generales reconocidas en Leyes y Reglamentos, constituye especial preferencia para ingresar como fijo en cualquier Entidad afectada por esta Reglamentación la del personal ferroviario de plantilla que hubiera cesado por causas ajenas a su voluntad, en virtud de expedientes de crisis económica, paro tecnológico, levantes de líneas, etcétera, etc., y concurriendo cualquiera de estas circunstancias, la mayor antigüedad al producirse el cese por dichas causas.

## CAPITULO II

### Clasificación por funciones

Art. 6.º El personal de plantilla quedará clasificado en los siguientes subgrupos, que se acoplarán 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 seis categorías:**

- 1 Ingeniero o Licenciado.
- 2 Ayudante técnico.
- 3 Practicante en Medicina y Cirugía.
- 4 Auxiliar técnico.
- 5 Delineante.
- 6 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 cuatro categorías:**

- 1 Jefe de Sección.
- 2 Jefe de Negociado.
- 3 Oficial administrativo.
- 4 Auxiliar.

**SUBGRUPO E) Personal de Estaciones, con nueve categorías:**

- 1 Inspector.
- 2 Jefe de Estación (categoría unificada).
- 3 Factor autorizado.
- 4 Factor.
- 5 Aspirante a Factor (categoría unificada).
- 6 Encargado de Apeadero.
- 7 Expendedores de billetes.
- 8 Encargado de Apartadero.
- 9 Capataz de maniobras.

**SUBGRUPO F) Personal de Trenes, con cinco categorías:**

- 1 Jefe de Tren.
- 2 Guardafrenos autorizado para Jefe de Tren.
- 3 Interventores en ruta.
- 4 Cobrador-conductor de automotor ligero.
- 5 Guardafreno.

**SUBGRUPO G) Categoría común y única para Estaciones y Trenes:**

- 1 Especialistas de Estaciones y Trenes (unifica las anteriores de Mozos de Tren, Mozos de Estación, Mozo autorizado para Agujas y Frenos, Enganchador, Guardaagujas y Receptores de billetes).

**SUBGRUPO H) Personal de Talleres, con nueve categorías:**

- 1 Jefe de Taller.
- 2 Contra maestre.
- 3 Jefe de Equipo.
- 4 Oficial de Oficio de 1.ª

- 5 Oficial de Oficio de 2.ª
- 6 Ayudante de Oficio.
- 7 Especialista de Talleres.
- 8 Aprendiz
- 9 Costurera.

**SUBGRUPO I) Personal de Tracción, con cinco categorías:**

- 1 Jefe de Deposito.
- 2 Jefe de Maquinistas.
- 3 Maquinistas y Motoristas.
- 4 Ayudantes-fogoneros.
- 5 Especialistas (antes Encendedor-limpiador).

**SUBGRUPO J) Personal de Entretenimiento de Material, con dos categorías:**

- 1 Jefe de Recorrido.
- 2 Ayudante de Recorrido

**SUBGRUPO K) Personal de conservación y vigilancia de la vía, con ocho categorías**

- 1 Encargado de Vías y Obras.
- 2 Sobrestante.
- 3 Capataz.
- 4 Obrero 1.º
- 5 Obrero especializado.
- 6 Guardavía.
- 7 Guardabarrera.
- 8 Guardesa.

**SUBGRUPO L) Personal de Instalaciones Eléctricas, con cinco categorías:**

- 1 Encargado de Sector o Servicio.
- 2 Operador de Central.
- 3 Capataz
- 4 Vigilante de 1.ª
- 5 Vigilante de 2.ª

**SUBGRUPO LL) Personal de Almacenes y Economatos, con tres categorías:**

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

**SUBGRUPO M) Personal de Puertos, con cuatro categorías:**

- 1 Capataz.
- 2 Maquinista de Puerto.
- 3 Ayudante de Maquinista.
- 4 Especialista.

**SUBGRUPO N) Personal Auxiliar de cualquier servicio, con cuatro categorías:**

- 1 Escribiente-listero.
- 2 Conductor de automóviles.
- 3 Mozo-cobrador.
- 4 Peón.

**SUBGRUPO Ñ) Personal Subalterno, con siete categorías:**

- 1 Telefonista.
- 2 Conserje.
- 3 Portero.
- 4 Ordenanza.
- 5 Guarda jurado.
- 6 Guarda.
- 7 Limpiadora.

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

### Definiciones

Art. 7.º Las definiciones que se enumeran a continuación no tienen carácter exhaustivo, por lo que 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 conveniencias del servicio lo exijan, en función de las posibilidades de tiempo y lugar.

## Art. 8.º

## PERSONAL SUPERIOR

**Jefe de Servicio.**—Es el que orienta y dirige cualquier servicio de la 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.

**Ayudante Técnico.**—Es el que en posesión de título de grado inferior inmediato al Facultativo, o de Escuela Especial Superior, y a las órdenes de Ingenieros o Licenciados, realiza funciones o cometidos en la explotación ferroviaria similares a los que con carácter general corresponden a los Ayudantes de Ingeniería.

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.

**Practicante en Medicina y Cirugía.**—Es el que con título oficial ayuda a los Licenciados en Medicina y Cirugía y realiza trabajos característicos de su profesión.

**Auxiliar Técnico.**—Es el que a las órdenes del Jefe de Servicio o Taller proyecta o detalla los trabajos que se le encomiendan, ejecutando croquis, planos y despieces de éstos, y realiza asimismo, cuando se le ordena, 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 peso de piezas, acotamientos y otros detalles, poseyendo asimismo conocimientos elementales sobre resistencia de materiales. Ejecutará, siempre que se le ordene, trabajos de Calcedor.

**Calcedor.**—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, planeamiento, inspección y control en 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 de Jefe de Sección de primera o segunda, si éstas existiesen, realiza los trabajos siguientes: Cronometrajes 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 cuadros 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; despiece 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 problema de planeamiento de dificultad media y representaciones gráficas.

**Técnico de Organización de segunda.**—Es el que, además de hacer los trabajos propios de Auxiliar de Organización, rea-

liza 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 planeamiento 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.

## 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 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 elemento auxiliar de 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, con o sin carácter complementario a los Jefes de Tren o a los Guardafrenos autorizados.

**Aspirante a Factor.**—Es el Agente en período de prácticas para completar progresivamente su formación de Factor auxiliar 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.

**Expendedores de Billetes.**—Son empleados de ambos sexos que desempeñan el servicio de taquilla, exclusiva o preferentemente según el volumen de viajeros de estación respectiva.

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

Procede de la categoría de Especialistas de Estaciones y Trenes.

**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 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 le hayan confiado. Cuando las necesidades del servicio lo requieren, 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.

**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 le dictan por el Servicio de que depende.

**Cobrador-conductor de Automotor ligero.**—Es el que conduce un coche 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 su 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. Por delegación del Jefe del Tren deberán confeccionar la hoja de marcha y hacerse cargo de la caja de recaudación y pliegos del servicio.

#### CATEGORÍA ÚNICA COMÚN PARA ESTACIONES Y TRENES

**Especialista de Estaciones y Trenes.**—Es el Agente que realiza los trabajos siguientes: Servicio, engrase y limpieza de agujas, encendido de señales, limpieza de estación, andenes, patios y locales anexos, vigilancia de muelles y pequeño material en 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 podrá encomendar el manejo de barreras de pasos 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. Pueden serle encomendadas funciones de Jefe de Depósito.

**Contramaestre.**—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 dirigidos 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 combustible 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 o automotores de cualquier sistema de tracción, que vigilan asimismo durante su marcha para conocer el origen de las averías en las mismas, en los



téngase o en el material móvil del tren que arrastran, adoptando las decisiones procedentes para causar el menor trastorno a la circulación.

Según la potencia, modelo y características de cada 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 salarial inmediato superior, que será respetado indefinidamente a título personal a los que lo hubieran alcanzado con anterioridad.

**Ayudante-fogonero.**—Comprende esta categoría a quienes a las órdenes del Maquinista-motorista 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 expendido 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 auxilios en otros motores 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.

**Ayudante 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 afecten 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

**Encargado 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 Vías 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 efectúan.

**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, canjeado y barronado de traviesas, lavado de tirafondos, colocación de traviesas de hormigón con empleo de maquinaria, embridar 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.

**Guardavía.**—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 explicaciones en la vía de carácter rudimentario.

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

**Guardesa.**—Es el Agente femenino que, generalmente durante el día y en pasos a nivel de reducida circulación, atiende a su servicio.

#### PERSONAL DE INSTALACIONES ELÉCTRICAS

**Encargado de Sector o Servicio.**—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.

**Operador de 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.

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

**Vigilante de primera.**—Es el que a las órdenes del Capataz, con conocimientos suficientes de cerrajería 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 cerrajería, 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, etc.

**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 trabaja.

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 vales 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, fijos 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 aquélla; efectúa operaciones para embarques por los cargaderos, y operaciones semejantes en los depósitos. Maneja asimismo los paleadores, tolvas, etcétera, 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 cunas 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

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

Su jornada será la misma que la normal en el centro de trabajo donde presten sus 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 realizarlas en taller, y da parte por escrito, si así se lo exigen, del servicio efectuado y del estado del vehículo a su cargo.

Según las distintas clases del permiso de conducción y siempre que el vehículo conducido corresponda a la que posea cada conductor, variará la retribución entre los mismos.

**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 precisan 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

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

**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.

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

#### CAPITULO III

##### Ingresos

Art. 9.º 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 Ayudante técnico.
- 3 Practicante.
- 4 Auxiliar técnico.
- 5 Calcador.
- 6 Jefe de Sección de Organización.
- 7 Aspirante de Organización.
- 8 Auxiliar Administrativo.
- 9 Aspirante a Factor.
- 10 Especialista de Estación y Trenes.
- 11 Aprendiz de Taller.
- 12 Costurera.
- 13 Guardesa.
- 14 Telefonista.
- 15 Conductor de automóvil
- 16 Peón.
- 17 Limpiadora.

Cuando 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. 10. Para el ingreso en las explotaciones ferroviarias y demás Empresas comprendidas en esta Reglamentación, serán exigidas las condiciones mínimas siguientes:

- a) Aptitud física adecuada para el cargo de que se trate.
- b) Tener cumplidos los dieciocho años de edad y no rebasar los treinta y cinco, con las excepciones siguientes: el aprendiz, a los catorce años cumplidos; el aspirante a Factor, a los dieciséis años cumplidos, y el Conductor-Cobrador de automotor ligero, veintiún años cumplidos.
- c) 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. 11. Queda exceptuado del tope máximo de edad a efectos de ingreso el personal que se admita en virtud de lo dispuesto en el último párrafo de los artículos quinto y noveno de esta Reglamentación, es decir, el procedente de explotaciones ferroviarias que hubiera sido fijo.

Asimismo, queda exceptuado del límite de edad el trabajador que viniera prestando sus servicios a la misma Entidad ferroviaria, como complementario o eventual, durante el período mínimo que se fije al efecto en el Reglamento de Régimen Interior de cada Entidad.

La Dirección General de Ordenación del Trabajo podrá asimismo exceptuar del límite de edad para ingreso, a petición de cada Entidad, a determinados trabajadores cuando así lo aconseje la coyuntura de empleo o las circunstancias personales que concurren en ellos.

Art. 12. 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 pro-



vincios o provincias a que se extienda la explotación ferroviaria o la línea en la que existan las vacantes a cubrir. Serán respetados los porcentajes legales o reglamentarios de preferencias establecidos con carácter general en favor de los caballeros mutilados, ex combatientes, ex cautivos y familiares de caídos, y quedan asimismo facultadas las Entidades para determinar en su Reglamento de Régimen Interior otro cupo de preferencia para los huérfanos o hijos de los Agentes que hayan prestado o presten servicio en aquéllas, sin que esta última preferencia pueda exceder de la mitad de las vacantes que correspondan a turno libre.

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

Art. 13. Por las especiales características del trabajo ferroviario, el personal admitido en virtud de concurso-oposición deberá realizar un periodo de prácticas, antes de adquirir su condición de fijo, cuya duración máxima será la siguiente:

• Para 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 periodo 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 persona que supere el periodo 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. 14. 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 trabajos 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 en 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 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 eliminatorias 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 periodo 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. 15. 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. 16. Los Agentes aprobados en concurso-oposición de ascenso quedarán sometidos a un periodo de prueba de la siguiente duración:

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

Para las restantes categorías, dos meses.

Quien no supere la prueba en los periodos antes citados será sometido a otra de igual duración, y si en esta última no demostrare el Agente su plena capacitación, volverá a su categoría y puesto de trabajo originario.

Art. 17. Por la similitud de funciones entre Agentes de distintos Subgrupos, 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.

Quando el pase sea forzoso es 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 les impidan obtener un rendimiento normal, a juicio del Servicio Médico de Empresa.

#### CAPITULO V

##### Formación profesional

Art. 18. Constituye deber primordial de las Entidades ferroviarias la formación y perfeccionamiento profesional de su personal en las tres direcciones siguientes:

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

Art. 19. 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. 20. 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. 21. 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. 22. Los Aspirantes a Factor, tras el examen de ingreso, en que 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. 23. 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 trabaje 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 puedan serle 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. 24. Los Reglamentos de Régimen Interior de cada Entidad o, en su caso, los Convenios Colectivos Sindicales, deberán concretar los períodos mínimos de prácticas exigibles en cada caso como 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 estos requisitos indicando frecuencia, orden de llamada, etc.

## CAPITULO VI

### Plantillas y escalafones

Art. 25. 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 de Ordenación del Trabajo, la que a su vez recabará los 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. 26. 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. 27. 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.

Art. 28. Del total del personal de oficina 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 restantes Ayudantes.

Art. 29. 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 de Ordenación del Trabajo.

Art. 30. 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.

Art. 31. 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, constituiría 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 la Entidad o línea de que se trate, en cuyo caso cesará éste 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 respetada a título personal, como se indica antes.

Art. 32. 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.

Del importe de las indemnizaciones acabadas de señalar se deducirán, en su caso, las pensiones de jubilación que correspondan al Agente cesante, según lo dispuesto en el Título noveno, capítulo III de esta Reglamentación, durante el mismo número de meses computados a partir de la fecha de su cese, como mensualidades de indemnización hubiera percibido.

Para el cálculo de las indemnizaciones que se acaban de señalar, la mensualidad o días de salario que correspondan se obtendrán dividiendo por doce meses o por trescientos sesenta y cinco días las retribuciones obtenidas por todos los conceptos en los doce meses naturales anteriores a la fecha de autorización del cese, considerándose incluso como tales las cantidades recibidas por plus familiar y subsidio familiar.

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. 33. 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.

Se reconoce al Agente cesante el derecho de optar en conjunto por la indemnización y derechos pasivos que le corresponderían en virtud del Decreto de la Presidencia del Gobierno de 9 de junio de 1954, o por la indemnización y derechos pasivos que resulten en aplicación del artículo anterior en relación con el Título noveno, capítulo III de esta Reglamentación.

## CAPITULO VII

### Retribución

Art. 34. Las retribuciones iniciales mínimas de los Agentes comprendidos en esta Reglamentación serán las fijadas por año para las doce primeras clases por Orden ministerial de 11 de diciembre de 1962, si bien la adscripción a cada una de las escalas correspondientes se efectuará por categorías profesionales, como se indica en el siguiente cuadro y en las normas complementarias establecidas a continuación:



CLASE	SUPERIOR	TÉCNICO	ORGANIZACIÓN DE TRABAJO	ADMINISTRATIVO	ESTACION	TRENES	ESTACION Y TRENES	TALLERES	TRACCION	ENT <sup>2</sup> MATERIAL	VIA Y OBRAS	INSTALAC. ELECTRICAS	ALMACEN Y ECONOMATO	PUERTO	AUXILIAR	SUBAL-TERNO
1	Jefe de servicio	Ingeniero y Licenciado														
2		Ayudante Técnico						Jefe de Taller								
3			Jefe de Sección 1 <sup>a</sup>	Jefe de Sección	Inspector				Jefe de Depósito		Encargado					
4			Jefe de Sección 2 <sup>a</sup>	Jefe de Negociado				Contra-maestre								
5		Practicante			Jefe en Estación de 1 <sup>a</sup>				Jefe de Maquinistas		Sobrestante	Encargado				
6		Auxiliar Técnico Delineante	Técnico de 1 <sup>a</sup>	Oficial Admtvo.	Jefe de Estación			Jefe de Equipo	Maquinista (Máquinas 1 <sup>as</sup> )							
7						Jefe de Tren interventor en Ruta		Oficial de 1 <sup>a</sup>	Maquinista Motorista						Conductor (Vehículos 1 <sup>as</sup> Especial)	
8			Técnico de 2 <sup>a</sup>		Factor Autorizado	Guardafreno autorizado		Oficial de 2 <sup>a</sup>	Ayudante-Fogonero	Jefe de recorrido		Capataz de instalaciones	Encargado	Capataz	Conductor automoviles	Conserje
9					Factor Capataz Maniobras	Guardafreno Cobrador Conductor		Ayudante			Capataz de Via	Operador de Central		Maquinista		
10		Calcador	Auxiliar	Auxiliar	Encargado de Apartadero					Ayudante de recorrido	Obrero 1 <sup>o</sup>	Vigilante de 1 <sup>a</sup>	Dependiente Repartidor	Ayudante	Escritiente Listero	
11					Encargado de Apeadero		Especialista	Especialista	Especialista		Obr <sup>o</sup> Esp <sup>o</sup> Guardavía Guardab <sup>o</sup>	Vigilante de 2 <sup>a</sup>	Mozo	Especialista	Mozo Cobrador	Telef <sup>o</sup> Portero Ordenanza Guarda J <sup>o</sup>
12					Expendedor de billetes			Costurera			Guardesa				Peón	Guarda Limpiadora

Aspirante

Aspirante

Aprendiz

Los aspirantes a Factor o Auxiliar de Organización de Trabajo y los Aprendices durante el primer año percibirán 25 pesetas diarias; 38 pesetas el segundo año, y 51,50 pesetas el tercer año. No obstante, el Aprendiz de oficio que al ingresar tuviera aprobado un curso completo en algún centro de formación profesional, reconocido legalmente, percibirá inicialmente 38 pesetas, y si tuviere aprobados dos cursos, 51,50 pesetas. Asimismo si el aspirante a Factor procediera de otra Empresa ferroviaria su retribución inicial será la que corresponda, computando el período de aspirante como si se hubiera prestado servicio en la Entidad que le haya admitido últimamente.

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

La categoría de Agregado Técnico, que es sustituida por la de Ayudante Técnico, pasa a la segunda escala salarial, considerándose a extinguir para los que no posean el título profesional exigido.

Los Oficiales administrativos de segunda persistirán su retribución por la escala sexta correspondiente a la categoría unificada de Oficiales administrativos, declarándose extinguida aquella categoría.

El Jefe de taller percibirá su retribución por la escala segunda y el Contramaestre por la escala cuarta.

Las categorías de Subjefe de Taller y Subjefe de Depósito se declaran a extinguir, conservando los que las desempeñan actualmente la retribución de la cuarta escala salarial, hasta su ascenso.

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 Jefe de Reserva, categoría a extinguir, mantendrá su retribución por la quinta escala salarial, hasta que desempeñe funciones de superior clasificación.

Queda asimilado el Delineante a la escala salarial sexta, a la que continúa adscrito el Auxiliar Técnico.

La categoría unificada de Maquinista-motorista comprende las anteriores de Maquinista de ambas categorías y de Motoristas de primera y segunda. Los actuales Maquinistas de primera conservarán indefinidamente, a título personal, la retribución correspondiente a la sexta categoría. Percibirán igualmente y de manera automática la retribución por la sexta escala salarial cualquiera de los antiguos Maquinistas o Motoristas, mientras conduzcan máquinas clasificadas en primera clase por el Ministerio de Obras Públicas u otras de inferior clasificación, en recorridos de especial dificultad e importancia, señalados por el propio departamento ministerial.

Los actuales Jefes de Tren e Interventores en Ruta pasan automáticamente a la séptima escala salarial, y los actuales Guardafrenos autorizados, a la octava.

El actual Guardafreno y el Cobrador-conductor de automotor ligero pasan a la novena escala salarial.

Los actuales Agentes de recorrido pasan a denominarse Ayudantes de recorrido.

El Operador de central eléctrica, al que queda asimilado el antiguo Ayudante de central, pasa a la categoría novena.

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 el presente artículo, continuarán en vigor las asimilaciones de categorías efectuadas por Resolución de la Dirección General de Ordenación del Trabajo de 30 de noviembre de 1963.

Art. 35. 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 directa 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 ar-

tículo anterior al derecho a viajes gratuitos o en tarifa reducida, por líneas ferroviarias, que se regulan especialmente en la presente Reglamentación.

Art. 36. Sobre los sueldos iniciales, consignados en el artículo 34, devengarán los Agentes por los años de servicios prestados a la misma explotación ferroviaria, aunque cambie de titularidad, quinquenios 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 completan los cuatrienios sucesivos.

Se computan a efectos de quinquenios 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. 37. Será respetada la cantidad global que reciba actualmente cada Agente en concepto de antigüedad, aunque no corresponda a los efectivos años de servicio, por constituir mera compensación para alcanzar en su día los mínimos salariales a que se referían la Orden ministerial de 26 de octubre de 1956 y la Resolución de la Dirección General de Ordenación del Trabajo de 30 de noviembre de 1963, pero la parte alícuota que no corresponda a efectiva antigüedad del Agente quedará desglosada en lo sucesivo de los verdaderos quinquenios, considerándose la diferencia como un complemento personal de sueldo cuya compensación con mejoras salariales futuras se regulará por la legislación sucesivamente vigente, sin que en ningún caso esta regulación de emolumentos por antigüedad 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, del Mutuismo Laboral, del Seguro de Accidentes de Trabajo y —mientras subsistan— de las prestaciones establecidas en los regímenes especiales de previsión, de la explotación ferroviaria a la que sirvan y en la que hubieran consolidado derechos.

En igualdad de categoría, los Agentes al servicio de una misma explotación y línea ferroviaria nunca percibirán cantidades diferentes por su real y efectiva antigüedad, regularizándose en consecuencia tal unificación por el sistema más favorable.

Art. 38. Cuando el Agente desempeñe en concepto de reemplazo trabajos de categoría superior percibirá los quinquenios que efectivamente le correspondan, sobre el salario inicial de la superior categoría desempeñada.

Art. 39. 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. 40. 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. 41. 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. 42. 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. 43. 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. 44. 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, etcétera; 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 se trabajó con incentivo.

Art. 45. Las Entidades comprendidas en esta Reglamentación abonarán al personal a su servicio dos gratificaciones extraordinarias anuales, con ocasión del 18 de julio y de 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 indicadas fechas.

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

Art. 46. 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 14 mensualidades del sueldo inicial correspondiente al Agente, según la tabla inserta en el artículo 34, 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 proporzionalmente —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 corresponda 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 CUARTO

*Jornada, horas extraordinarias, descanso dominical y vacaciones*

#### CAPITULO PRIMERO

##### Jornada y descanso

Art. 47. 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 Ayudantes técnicos.
  - b) Jefes de Depósito o de Taller, Encargado de Almacén o Economato, Encargado de Sector y Servicio eléctrico, Contramaestre.
  - c) Jefes de Maquinistas.
  - d) Inspector de Estaciones.
  - e) Encargado de Vías y Obras.

3. Personal de estaciones de tráfico reducida, 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. Guardavías, Guardabarreras y Guardesas.

5. Guardas jurados y Guardas.

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 cuarenta y ocho horas con arreglo a lo dispuesto en la Orden ministerial de 22 de mayo de 1961.

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 competente.

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

Art. 48. Las excepciones primera y segunda del artículo anterior corresponden a la naturaleza de los cargos que se citan, a la responsabilidad personal de quienes los desempeñan y a que en su desempeño precisan de una libertad de movimiento incompatible con un horario uniforme y rígido de trabajo.

No afecta esta excepción al personal auxiliar o colaborador de los cargos a que se refieren las excepciones que se citan.

Art. 49. Respecto al personal comprendido en la excepción tercera del artículo 47, 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, cuando por el horario de trenes sea imposible atender el servicio con la plantilla de personal, en cuyo caso se abonará el exceso como disponen los artículos 67 y 71, al menos con el 80 por 100.

Art. 50. El personal encargado de la custodia de pasos a nivel a que se refiere la excepción cuarta del artículo 47 adaptará su jornada a las normas consignadas en el artículo anterior, con las siguientes particularidades:

a) El período 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.

b) Las Guardesas no podrán estar de servicio entre las veintidós y las seis horas.

Art. 51. El personal comprendido en la excepción quinta del artículo 47 podrá alcanzar el límite máximo de doce horas diarias de servicio.

Art. 52. Respecto a la excepción sexta del artículo 47, 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 período de exceso que deba reconocerse al Agente por tal motivo.

Art. 53. En cuarto al personal comprendido en la excepción séptima del artículo 47, 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. 54. Al personal comprendido en la excepción octava del artículo 47, 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 perciban éstos últimos, tanto con carácter normal como en circunstancias excepcionales.

Art. 55. En los casos a que se refiere la excepción novena del artículo 47, 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 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. 56. El personal de cualquier subgrupo que disfruta actualmente de jornada diaria continua 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. 57. 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 sola hora cuando los Agentes disfruten de viviendas contiguas al centro de trabajo o existan en el mismo comedores donde se faciliten comidas condimentadas por cuenta de la Entidad ferroviaria a precio módico.

Art. 58. Para el personal de trenes, Interventores en ruta, Conductores-cobradores de automotor ligero, Guardafrenos, Guardafrenos autorizados, Jefes de Tren, Especialistas de Estaciones y Trenes, y para el de máquinas no dedicadas a maniobras, 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 compensación, 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 catorce horas por idéntica causa a la indicada en el artículo 49.

Los ciclos no rebasarán nunca los quince días, sin perjuicio del descanso semanal, que habrá de concederse en todo caso.

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. 59. 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 sí 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.

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. 60. 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 por 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 fueran contratados, se les computarán diez minutos por cada kilómetro que exceda de los dos indicados durante un sólo 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 de ocho horas, compensará a metálico el tiempo indicado por el módulo correspondiente al jornal a tiempo.

Art. 61. Al personal comprendido en las excepciones tercera, cuarta y quinta del artículo 47, 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 49 y el segundo párrafo del apartado a) del artículo 58, 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. 62. Se computará 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 Guardavías y Vigilantes, a los cuales se contará todo el tiempo invertido en viajes dentro de la jornada.

Art. 63. 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 por los viajes sin servicio en el párrafo primero del artículo anterior, siempre que durante tal situación no efectúen 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. 64. 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. 65. 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 con 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. 66. 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. 67. 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 47, y en



todo caso las que resulten de la aplicación del último párrafo del artículo 49 y del segundo párrafo, apartado a), del artículo 58.

b) Las que el restante personal efectúe sobre la jornada de ocho horas diarias o sobre el promedio en el ciclo, cuando se admita dicho cómputo, bien sea en trabajo efectivo, bien como resultado de añadir al mismo los períodos 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 reflejan las excepciones primera y segunda del artículo 47.

Art. 68. Se reputan extraordinarias a efectos retributivos, aunque se exceptúan del tope legal al que se refiere el artículo 70, las horas que excedan de ocho diarias o cuarenta y ocho semanales ejecutadas por el personal comprendido en las excepciones sexta y séptima del artículo 47, computando las de este último como se dispone en el artículo 53.

Art. 69. Las horas que excedan de la jornada normal en zona portuaria se computarán igual que se hace para el personal no ferroviario con quien trabajan los Agentes comprendidos en esta Reglamentación.

Art. 70. 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. 71. Respetando el mayor valor cuantitativo preestablecido en cada Entidad para cada Agente en particular, y a fin de simplificar el cálculo del valor de la hora normal de trabajo, resultante de dividir las percepciones anuales fijas por las horas efectivas normales de trabajo en igual período, sobre el valor de la hora ordinaria, computando una remuneración mensual normal, se abonará para las dos primeras horas extras un recargo del 40 por 100 y para las que excedan un recargo del 80 por 100.

Cuando continúe y acrezca el incentivo variable, para el trabajador que así trabaje 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, pasarían a ser del 50 por 100 para las dos primeras horas y del 100 por 100 para las restantes.

Art. 72. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 55, el personal de Estaciones, Vía 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. 73. De conformidad con la legislación general, quedan exceptuados del descanso dominical, aunque no del semanal compensatorio, los trabajos siguientes:

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

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

c) Reparaciones: las indispensables e inaplazables del material rodante y del fijo que al no ejecutarse impedirían la circulación o comprometerían gravemente su seguridad.

Art. 74. 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 quedarán en domingos y festivos asimilados el 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 inmediatos, 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. 75. 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, Guardesas, Telefonistas y Limpiadoras.

Art. 76. El personal subalterno sólo será empleado en domingo para cubrir las guardias indispensables.

Art. 77. 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. 78. 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. 79. 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. 80. 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 71.

Art. 81. 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 de 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. 82. 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 lucrativo.

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 alicuota de la vacación no disfrutada.

Art. 83. 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, quince días naturales como mínimo y un día más por cada uno de los tres primeros quinquenios que cumpla al servicio de la misma línea o Entidad ferroviaria, aunque cambie la titularidad en su explotación por cualquier causa; al cumplir los cuatro quinquenios, veinte días, y un día más por cada quinquenio sucesivo.

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. 84. 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 iniciarlas por orden de preferencia, sin que ello implique su obligatoria aceptación por la Entidad.

Quienes 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 periodo 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 que los haya incluido, considerándose que si no acuden a ellos los interesados su vacación quedará reducida a quince días naturales.

Art. 85. El trabajador que con carácter normal venga trabajando a destajo, prima, tarea o cualquier otro sistema de incentivos, percibirá durante el periodo de vacaciones el promedio de lo que venía obteniendo en los tres meses últimos.

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

## TITULO QUINTO

### Licencias y excedencias

#### CAPITULO PRIMERO

##### Licencias

Art. 86. Los trabajadores comprendidos en esta Reglamentación tendrán derecho a licencia con sueldo en los siguientes casos:

- a) Matrimonio del Agente.
- b) Necesidad de atender asuntos personales e inaplazables.
- c) Muerte o enfermedad grave del cónyuge, padres, padres políticos, hijos o hermanos y alumbramiento de la esposa.

Art. 87. La duración de las licencias a que se refiere el artículo anterior será de ocho días en caso de matrimonio y de uno a cinco como máximo en los restantes casos, 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.

Art. 88. En los casos comprendidos en el apartado b) del artículo 86 se otorgará la licencia 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 licencias corresponde al Jefe del Servicio de que dependa el Agente en los supuestos a) y b) del artículo 86, y al Jefe inmediato del solicitante en el caso c), en que la concesión se hará en el acto, sin perjuicio de las sanciones que procedan para el Agente que hubiera falseado 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.

Art. 89. 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. 90. 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. 91. 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. 92. Se establecen dos clases de excedencias: voluntaria y forzosa; ninguna de ellas otorga derecho durante su disfrute a la percepción de sueldo.

Art. 93. 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 funden 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. Durante tal situación no se computará el tiempo a efectos activos ni pasivos; 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 periodos de excedencia y no se le concederán los beneficios del Seguro de Desempleo hasta que transcurra el periodo máximo de la excedencia que disfrute.

Art. 94. El pase a la situación de excedencia forzosa se producirá por las circunstancias siguientes:

a) Nombramiento para cargo político, efectuado mediante Decreto, o designación privativa del Secretario 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 y las Guardesas en particular, traslado del marido que les impida continuar en el puesto de trabajo que desempeñan.

Art. 95. 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.

Los periodos en situación de excedencia forzosa se computarán a efectos pasivos en la explotación ferroviaria correspondiente, en tanto no exista compensación de cuotas y periodos de antigüedad con las Entidades de previsión en general.

Art. 96. Al excedente forzoso, al que con posterioridad a la publicación de esta Reglamentación corresponda 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, y no se le concederán los beneficios del Seguro de Desempleo mientras persista la causa determinante de su excedencia.

Art. 97. 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. 98. 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 del Seguro Obligatorio de Enfermedad, del Mutualismo Laboral o del régimen especial de previsión de cada Entidad obtengan plena recuperación. No obstante, la reserva de plaza y puesto de trabajo por enfermedad no excederá de año y medio a partir de la fecha de la baja originaria.

Los periodos de alta no superiores a tres meses no interrumpen el plazo a los efectos indicados en el párrafo anterior.

## TITULO SEXTO

### Cambios de residencia

#### CAPITULO PRIMERO

##### Traslados

Art. 99. Se considera traslado el cambio permanente de residencia del Agente.

Art. 100. 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. 101. 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.

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. 102. 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. 103. 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 Encargado de Vías 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 sea 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.

Art. 104. En los traslados forzosos la Entidad tendrá en cuenta las circunstancias personales y familiares del Agente, designando al que deba resultar menos perjudicado, 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. 105. 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. 106. Cuando el traslado sea debido a necesidades del servicio serán abonadas al Agente dos mensualidades y cuarto o tres cuartos de 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 32.

## CAPITULO II

### Destacamentos y dietas

Art. 107. Destacamento en el cambio temporal de residencia del Agente a una población determinada para atender los asuntos del servicio que se le encomiende.

Art. 108. 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. 109. 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. 110. La cuantía de las dietas y la clase de billetes, según escalas salariales, serán las siguientes:

Escala salarial	Dieta	Pesetas día	Clase de billete
1 y 2	150	»	Preferente
3 y 4	115	»	Preferente
5 y 6	90	»	Preferente
7 y 8	80	»	Preferente
9 y 10	70	»	General
11 y 12	60	»	General

Los Agentes que realicen funciones de categoría superior percibirán las dietas y billetes que correspondan 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 cada una de las comidas y por pernoctación se repartirá así: 40 por 100, por cada comida; 20 por 100, por pernoctación.

Se percibirá la parte de dieta correspondiente a la comida de mediodía cuando el Agente regrese a su residencia después de las trece horas y treinta minutos, o salga de ella antes de las doce. 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, sítos en las estaciones o depósitos o sus inmediaciones.

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. 111. Cuando el Agente preste servicio en líneas de corto recorrido y gran frecuencia de circulaciones y pueda por su horario de servicio no sólo pernoctar en su domicilio, sino además permanecer en el mismo desde las doce a las trece y treinta horas o desde las veinte a las veintidós, sólo percibirá el 40 por 100 de la dieta correspondiente a un día, según su categoría o la superior desempeñada. Si además de pernoctar puede permanecer en su domicilio en las horas señaladas para las dos comidas principales, no devengará parte alguna de dieta.

## CAPITULO III

### Permutas

Art. 112. 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. 113. 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. 114. Las disposiciones establecidas en este título son aplicables sólo al personal fijo.

Art. 115. 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 causas semejantes.

Art. 116. 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. 117. 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. 118. 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 dos meses.

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, la que remitirá las actuaciones a la de la provincia en que radique el domicilio social de la Entidad ferroviaria, que será la competente para resolver en primera instancia, y contra su resolución procederá el recurso de alzada ante la Dirección General de Ordenación del Trabajo, que resolverá en definitiva.

## TITULO SEPTIMO

### Derechos y deberes

#### CAPITULO PRIMERO

##### Viviendas

Art. 119. Además de las obligaciones generales que para facilitar viviendas a sus Agentes correspondan 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 Apartadero, Inspector de Movimiento, Jefes de Taller o Depósito, Encargados de Vía y Obras, Sobrestantes, Capataces de Brigada y Obreros de la Vía cuando vivan en la propia línea.

Art. 120. Los Reglamentos de Régimen Interior, teniendo en cuenta las categorías de que se trate y la población de su residencia, señalarán la cantidad con que deberán ser indemnizados los Agentes que tienen derecho a vivienda gratuita y no la disfrutan, cualquiera que sea la causa que lo impida. Como mínimo, tal compensación no será inferior a un sexto de una mensualidad, calculada como se indica en el artículo 32.

Art. 121. 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:

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

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

Art. 122. 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, etc.

#### CAPITULO II

##### Viajes

Art. 123. Los Agentes de plantilla en servicio activo y los jubilados, excepto las Limpiadoras contratadas por jornada inferior a ocho horas, tendrán derecho a viajar gratuitamente por las 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 los 200 kilómetros.

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

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

Art. 124. 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. 125. Los derechos reconocidos en los dos 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. 126. Las Entidades ferroviarias continúan obligadas a dotar, a su cargo, de uniformes o contribuir a su adquisición en la misma forma establecida hasta la fecha y a facilitar, mediante descuentos hasta doce mensualidades consecutivas, el importe a cargo de los Agentes; esta obligación se consignará con el detalle preciso en los respectivos Reglamentos de Régimen Interior.

#### CAPITULO IV

##### Reserva de plaza

Art. 127. Se computará como antigüedad efectiva, a efectos de quinquenios, 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 reingreso 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. 128. 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 reintegrarlos 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. 129. 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.

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 sobseimiento o sentencia absolutoria, se abonarán todos los atrasos, hasta la retribución media devengada normalmente en el trimestre anterior.

La Entidad podrá imponer, si existiera culpa del Agente, la sanción que corresponda, entre las previstas en esta Reglamentación o en el respectivo Reglamento de Régimen Interior.

**CAPITULO VII****Economatos**

Art. 130. Las Entidades ferroviarias a que afecta este Reglamento crearán y mantendrán su Economato, o en su defecto concertarán el suministro de los artículos obligatorios con 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. 131. 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 se reputará que abandona su cargo y perderá derecho a las partes proporcionales de gratificaciones no percibidas y vacaciones no disfrutadas en la fecha de su cese.

Tanto en el caso de dimisión como en el referido en el párrafo anterior conservará el Agente los derechos pasivos que pudieran corresponderle.

**TITULO OCTAVO****Premios, faltas y sanciones****CAPITULO PRIMERO****Premios**

Art. 132. 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 relevantemente 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 estiman 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 usuarios del ferrocarril.

Consiste el espíritu de servicio en el decidido propósito y entrega total de las facultades del Agente, manifestando 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 superiores a dos meses, y sin nota alguna de carácter grave 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, etc.

Art. 133. 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 32, 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 32.

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 32 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. 134. 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 fijen en el Reglamento de Régimen Interior.

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

Art. 136. 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 consideran 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.

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, las negligencias o imprudencias 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 para realizar servicios propios del cargo; 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 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 grupo 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 res-



ponsabilidad de los inculpados, considerando siempre su conducta anterior.

Art. 137. Las sanciones se clasifican en principales y accesorias

Las principales son:

Por faltas leves: Amonestación privada y carta de censura.

Por faltas menos graves: Pérdida de vacaciones hasta cinco días, 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 el tercio 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 sanciones económicas se ingresará en instituciones asistenciales de la Entidad.

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 ocho, cuatro o 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. 138. 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 fuera 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 124 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 prudencial 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 exigido en los artículos 103 y siguientes del mismo Texto refundido de Procedimiento Laboral antes citado.

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. 139. 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 propuestas 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 al tope señalado en el párrafo anterior, podrán propo-

nerse multas de superior cuantía, que impondrá en tal caso la Dirección General de Ordenación del Trabajo, en primera instancia, y proponer la inhabilitación para cargos de Jefatura o Mando del responsable de tales infracciones al Ministro del Ramo.

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 de Gobierno.

## TÍTULO NOVENO

### Previsión

#### CAPÍTULO PRIMERO

##### Enfermedades y accidentes de trabajo

Art. 140. 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 del Seguro Obligatorio de Enfermedad y del Seguro de Accidentes, sin cuya autorización no podrán cambiar de residencia, salvo para su internamiento en centros sanitarios 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. 141. Durante todo el período de incapacidad laboral transitoria por accidente de trabajo o enfermedad profesional, o durante los seis primeros meses de baja por enfermedad común o accidente ajeno al trabajo, 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 18 de julio y Navidad en la parte alicuota correspondiente al período de baja.

Los Agentes que no comuniquen su baja a la Entidad en las dos primeras horas de la jornada siguiente a la fecha en que se produzca su incapacidad, perderán el derecho a las percepciones a cargo de la Entidad ferroviaria establecidas en el párrafo anterior.

#### CAPÍTULO II

##### Indemnización por fallecimiento

Art. 142. Además de los auxilios o 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 32, en favor de los familiares con quienes conviviera en la fecha de su muerte.

Si en el período 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.

#### CAPÍTULO III

##### Jubilación, viudedad y orfandad

Art. 143. Sin perjuicio de lo que disponen los tres artículos siguientes, de la opción a que se refiere el artículo 33 y de lo que establezcan en su día los Textos articulados de la Ley 193/1963, sobre Bases de la Seguridad Social, continuarán vigentes las normas reglamentarias y estatutarias que regulan la concesión de pensiones y auxilios por jubilación, viudedad y orfandad, para los Agentes ferroviarios comprendidos en esta Reglamentación.

En todo caso, las prestaciones a cargo de Montepíos de Empresa, exceptuados o no del Retiro Obrero Obligatorio y del régimen sucesivo de Subsidio de Vejez, según lo dispuesto en la Orden ministerial de 28 de febrero de 1965, serán iguales al

menos a las establecidas en cualquier momento con carácter de mínimas por el actual Seguro de Vejez e Invalidez y por la Mutualidad Laboral de Transportes, consideradas en su caso conjuntamente como establece la Orden ministerial de 15 de julio de 1964.

Art. 144. Las Entidades ferroviarias podrán decretar la jubilación forzosa por edad de los Agentes a su servicio cuando cumplan los sesenta y ocho años de edad.

Por excepción, respecto al personal de Conducción de Trenes o el procedente de tal Servicio destinado 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, Tirafuegos, etc., podrá decretarse la jubilación forzosa cuando cumpla el Agente los sesenta y cinco años de edad, pero en tal caso se le computará el tiempo que le falta hasta cumplir los sesenta y ocho años de edad como si hubiera continuado en servicio activo, a efectos de mejorar la pensión que le corresponda a cargo directo de la Entidad ferroviaria por la que sea jubilado.

Art. 145. Los Agentes que perciban las indemnizaciones a que se refiere el artículo 32 y que al cesar hubieran cumplido los cincuenta años de edad sin alcanzar la edad mínima exigida 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 en la Entidad ferroviaria en la que prestaron sus últimos servicios.

La obligación impuesta en el párrafo anterior será asumida directamente por la Explotación de Ferrocarriles por el Estado cuando en la fecha en que pueda ser exigida hubiera revertido a la misma la explotación ferroviaria en la que cesó el Agente interesado, sin perjuicio del derecho a repetir por el importe de las pensiones correspondientes contra la Entidad ferroviaria de origen, si existieran saldos a su favor.

Respecto al Agente que en la fecha de su cese haya cumplido los cincuenta y cinco años de edad, sea socio activo de la Mutualidad Laboral de Transportes y se hubiera cotizado por él las cuotas exigidas en el artículo 21 del vigente Reglamento General del Mutualismo Laboral, la Explotación de Ferrocarriles por el Estado quedará liberada de las obligaciones a que se refieren los dos párrafos anteriores, abonándole sobre el importe de la indemnización que le corresponda con arreglo al artículo 32 las cuotas empresarial y obrera hasta que cumpla la edad exigible en la citada fecha de su cese para su jubilación voluntaria, a fin de que mantenga hasta entonces su consideración de socio activo en la citada Mutualidad Laboral.

Art. 146. Los derechos pasivos reconocidos en el artículo anterior serán absorbidos o compensados, total o parcialmente, con los pasivos de igual carácter y naturaleza que puedan corresponder al Agente de futuro, en consideración a trabajos efectuados por cuenta propia o ajena después de su cese en la Entidad ferroviaria.

Esta compensación se efectuará por conceptos pasivos homogéneos, es decir, separadamente por cada uno, tanto los de carácter personal y vitalicio cuanto los derivados de su fallecimiento.

## TITULO DECIMO

### Reglamentos de Régimen Interior

Art. 147. En el plazo máximo de seis meses, computados desde la publicación de esta Reglamentación, las Entidades comprendidas en la misma que tengan al menos 100 trabajadores fijos a su servicio presentarán en la Dirección General de Ordenación del Trabajo, en triplicado ejemplar, su Reglamento de Régimen Interior, con sujeción a lo dispuesto en el Decreto 20/1961, de 12 de enero, y disposiciones concordantes, evitándose cualquier transcripción literal de normas legales o reglamentarias y consignando expresamente todas las especiales circunstancias de su explotación ferroviaria de trascendencia en el orden laboral.

La citada Dirección General, previo informe de la de Transportes Terrestres y de los demás reglamentariamente exigibles, dictará la pertinente Resolución sobre el proyecto presentado, que podrá ser recurrida ante el excelentísimo señor Ministro de Trabajo.

## 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.—En aplicación de la Ley 193/1963, de Bases de Seguridad Social, el 25 por 100 para constituir el fondo de plus familiar se calculará sobre el promedio salarial computado por Agente en el segundo semestre de 1962.

En las Entidades en que el valor del punto, en el semestre natural inmediatamente anterior a la vigencia de esta Reglamentación, excediera en su importe del promedio a que se refiere el párrafo precedente, los Agentes que vinieran disfrutando tal beneficio consolidarán el derecho al valor superior del punto a cargo de las mismas Entidades.

Tercera.—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, sin perjuicio de las cláusulas de revisión fundadas en la publicación de nuevas normas reglamentarias, en sus propios términos, y de la aplicación en las materias que no fueron objeto de Convenio, de lo dispuesto en la presente Reglamentación.

Cuarta.—Quedan derogadas cuantas normas se opongan a lo dispuesto en esta Reglamentación, y de manera especial las Reglamentaciones aprobadas por Ordenes de este Ministerio el 15 de marzo y 10 de octubre de 1946 y sus modificaciones posteriores, con expresa excepción de las doce primeras retribuciones iniciales por año, establecidas por Orden ministerial de 11 de diciembre de 1962, y sin perjuicio de que los Agentes que pasan o ascienden a escala superior, en virtud de lo dispuesto en el presente texto, perciban los nuevos salarios que correspondan a su categoría profesional.

## MINISTERIO DE LA VIVIENDA

DECRETO 1442/1965, de 3 de junio, por el que se crea la Subdirección General de Promoción Directa y Patrimonio en el Instituto Nacional de la Vivienda.

Las construcciones directas que para atender situaciones de emergencia y de reconocido interés social han de ser promovidas por el Instituto Nacional de la Vivienda y la preparación del suelo necesario para los programas anuales del Plan Nacional de la Vivienda exigen de este Organismo una actividad muy diversificada que comprende la iniciativa de promoción, vigilancia de su desarrollo, trámite de los expedientes de concesión de beneficios, administración de las construcciones terminadas y puestas en servicio en régimen de amortización, y en su momento, cesión de las viviendas, edificaciones complementarias, servicios y suelo urbanizado.

El eficaz y puntual desarrollo de todas estas actividades en los plazos que requieran las necesidades que en cada caso hayan de ser atendidas queda condicionado a que una rigurosa ordenación funcional de competencias, asegure que, por una parte, el trámite de los expedientes de concesión de beneficios, y por otra, la administración de las edificaciones y la vigilancia de su uso, así como el reintegro de los recursos económicos invertidos en su construcción, puedan efectuarse respectivamente por las Subdirecciones Generales de Financiación y Construcciones y de Administración y Conservación, sin interferencia alguna de las demás actividades que en parte vienen desarrollando actualmente, por no existir órgano específico que pueda hacerse cargo de las mismas.

Para ello se hace necesario crear una nueva Subdirección General a la que se atribuyan el resto de las competencias relativas a promoción directa de edificaciones y polígonos, control de su desarrollo, formalización de las adquisiciones, enajenaciones y modificaciones de las propiedades del Instituto Nacional de la Vivienda, e inventario de las mismas, lo que ha de permitir que las competencias de cada una de las Subdirecciones Generales en que se estructura dicho Organismo sean las que exclusivamente les corresponden por razón de su especialidad funcional, según exige la diversidad de actuaciones programadas que han de ser desarrolladas y su dispersión geográfica en todo el ámbito nacional.

En su virtud, a propuesta del Ministro de la Vivienda y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día veintiséis de mayo de mil novecientos sesenta y cinco,