

RESUMEN NORMATIVA PERSONAL DE CONDUCCIÓN



COORDINADORA DE TRACCION DEL SFF-CGT

Enero 2008 v3

CONTENIDOS:

- Artículo 212 y 215, X CC.
- Acuerdo sobre integración del complemento personal de conducción.
- Cláusula 17 XIII CC (acuerdo de AU).
- Sistema retributivo del personal de conducción.
- Artículos 516 y 517 del RGC.
- Actas de las variables de las diferentes UN's – Direcciones Ejecutivas
- Extracto REGLAMENTO LEY SECTOR FERROVIARIO sobre conducciones
- Extracto BOE 318 OM Fomento personal ferroviario 2-8-2006
- Extracto Circular presidencia Nº1 enero 2005
- ARTÍCULO 92.3 DE LA LEY DEL SECTOR FERROVIARIO sobre conducción en 24h y RESOLUCION DEL MINISTERIO DE FOMENTO
- Art 13 RD. 1561 sobre jornadas y descansos ferroviarios.

TITULO VI

TIEMPO DE TRABAJO

Capítulo Quinto

JORNADA DEL PERSONAL DE CONDUCCION

Artículo 212

El personal de las categorías de Maquinista Principal, Maquinista, Ayudante de Maquinista Autorizado y Ayudante de Maquinista se regirá por las siguientes normas:

Gráficos y horarios

1. Se establecerán en cada dependencia los correspondientes gráficos, con participación y acuerdo de los Representantes del Personal, incluyendo en los mismos las reservas necesarias para cubrir las necesidades e incidencias que se presenten. En casos excepcionales, y nunca como norma, estas reservas atenderán las emergencias que por falta de agentes se produzcan en otros gráficos.

En cada proceso de negociación, la Empresa entregará a la Representación del Personal, con 15 días naturales de antelación, un proyecto de gráfico de servicio del personal. Este gráfico recogerá las horas de Mayor Dedicación necesarias para el desarrollo idóneo en la práctica del mismo, y de forma que tienda a acercar las horas de trabajo efectivo grafiadas a la jornada máxima efectiva legal establecida. A partir de este proyecto, comienza el proceso negociador, conforme a lo dispuesto en la presente norma. Este documento será, además, confeccionado respetando las siguientes premisas:

- a) Limitación de horas en concepto de Mayor Dedicación a un máximo de 20 horas agente/mes, en cada gráfico.
- b) Las horas grafiadas en concepto de Mayor Dedicación, se distribuirán lo más uniformemente posible en el gráfico.

Si 48 horas antes de la fecha de entrada en funcionamiento prevista para el gráfico correspondiente no se alcanzara acuerdo, entrará en vigor un gráfico, con carácter provisional, confeccionado por la Empresa conforme a las normas establecidas en el presente artículo. La entrada en vigor de este gráfico no supondrá, en modo alguno, el cierre de las negociaciones que se mantendrán para seguir intentando alcanzar acuerdos.

2. La distribución de los trenes por dependencias para la confección de los gráficos de servicio se hará de forma que permita una mejor realización del servicio y una equilibrada carga de trabajo en cada dependencia, fijándose en cada una la plantilla necesaria. Los desajustes temporales de plantilla deberán paliarse con intercambio de servicios entre las dependencias para mantener el equilibrio de la carga de trabajo.
3. Los turnos en los distintos gráficos serán rotativos. La rotación se entenderá referida al personal de la misma categoría y, en su caso, adaptación o adaptaciones, dentro de cada habilitación. Se podrá llegar a establecer gráficos banalizados.
4. En un mismo centro de trabajo podrán establecerse diferentes gráficos cuando las aptitudes físicas, psíquicas y técnicas del personal así lo determinen.
5. Al terminar cada servicio no grafiado se señalará al personal la situación en que quede, sea de servicio, reserva o descanso. En este último caso, deberá señalarse también el nuevo servicio.

6. Podrán unificarse en una misma dependencia los distintos gráficos de varios centros de trabajo de la misma residencia. También podrán crearse o suprimirse centros de trabajo en una misma residencia, de acuerdo con los Representantes del Personal.
7. Todos los agentes quedarán adscritos a un gráfico determinado. Como norma general, la preferencia para ocupar gráficos con carácter voluntario vendrá dada por la mayor antigüedad en la categoría, en caso de empate por la mayor antigüedad en la Red, y si persiste éste, por la mayor edad. Cuando la integración sea con carácter obligatorio, se tomará esta norma en sentido inverso.

Para la incorporación en un gráfico de los agentes que lo soliciten será precisa la existencia de vacantes en el mismo, ya que al personal adscrito a un gráfico determinado no se le podrá desplazar de él por este motivo. Antes de cada concurso de traslados se hará el acoplamiento en los gráficos a los agentes que lo soliciten a nivel de centro de trabajo mediante la realización y superación de los cursillos que fueran necesarios para ello, incluso los de reconversión.

8. Los agentes que por razones de ascenso o traslado tengan que incorporarse a un gráfico están obligados a realizar los cursillos que fueran necesarios. De no superar éstos, les será de aplicación lo que se determina en las normas de asistencia a cursillos para estos casos. Asimismo, será obligatoria la realización de cursillos para aquellos agentes que tengan que integrarse (según la norma general) en un gráfico y no están habilitados para los vehículos que lo configuren.
9. Cuando un agente adscrito a un gráfico determinado pase voluntariamente a otro, previo los oportunos requisitos, ha de permanecer por lo menos un año en este último para poder optar voluntariamente a un nuevo cambio de gráfico, excepto cuando éste sea de nueva creación.
10. Cuando un agente tenga preferencia para incorporarse a un gráfico determinado, pero no posea la autorización para el vehículo o vehículos que lo configuran, será reemplazado por otro a título provisional hasta que el primero obtenga la oportuna autorización en el cursillo correspondiente. Si no se presentase voluntariamente al cursillo o no resultase apto perderá aquella preferencia.
11. Además de estas normas, cuando surja alguna circunstancia no contemplada en ellas o duda en su interpretación, será resuelta de acuerdo con los Representantes de los Trabajadores.
12. El número de vehículos que configuren un gráfico, en ningún caso excederá de tres.
13. No se obligará a ningún Maquinista Principal o Maquinista o Ayudante de Maquinista Autorizado reemplazando a Maquinista a prestar servicio en un vehículo si ha transcurrido un año desde la última vez que prestó servicio en él sin antes haber realizado un reciclaje de doce días de duración.
14. Para la formación de los gráficos se tendrán en cuenta además de las normas que se establecen, que el recorrido de los trenes que haya de efectuarse no sea excesivo, el debido aprovechamiento del personal, la máxima comodidad posible del mismo y también que los turnos comiencen y terminen en la residencia. Cuando se trate de trenes de largo recorrido, bien sean de viajeros o de mercancías con marcha acelerada, los gráficos del personal que efectúe estos trenes quedarán exceptuados de lo referido en el párrafo anterior y podrán comprender todo el recorrido de tales trenes.
15. Los gráficos serán dados a conocer al personal con diez días de antelación a su vigencia, por si procediera tener en cuenta alguna sugerencia para mejorarlos; se entregará a cada agente un ejemplar tamaño agenda, adaptable al bolsillo.
16. Los turnos establecidos serán de inexcusable cumplimiento, sin que puedan alterarse, salvo motivos excepcionales fehacientemente justificados que se harán constar debidamente.

Las órdenes que modifiquen o alteren éstos se darán siempre a los agentes afectados a través del boletín Ex.M.1052 o por telefonema. Cuando por retrasos en la circulación, accidentes u otras causas no imputables a los agentes pierdan éstos su turno, se reintegrarán cuanto antes al mismo, incluso mediante viajes sin servicio, sin quebranto de su descanso.

Duración de la jornada

17. La jornada de trabajo efectivo para este personal en el ciclo normal de siete días será de cuarenta horas semanales y se distribuirá normalmente en cinco días de trabajo y dos de descanso.

Los períodos fraccionarios de menos de siete días que puedan quedar, según la duración de los servicios o cuando el número de agentes comprendidos en gráfico no sea múltiplo de siete, formarán un ciclo reducido, en el cual uno de los días será siempre de descanso. La jornada de estos ciclos reducidos será la siguiente:

- Ciclo de cinco días: uno de descanso y veintiocho horas y treintay cuatro minutos de jornada.
- Ciclo de cuatro días: uno de descanso y veintidós horas y cincuenta y un minutos de jornada.
- Ciclo de tres días: uno de descanso y diecisiete horas y nueve minutos de jornada.
- Ciclo de dos días: uno de descanso y once horas y veintiséis minutos de jornada.

Si el número de días del gráfico establecido resultara múltiplo de siete, uno de los ciclos de siete días deberá desdoblarse en dos ciclos reducidos que en conjunto no represente un múltiplo de siete.

No obstante, dadas las condiciones de trabajo del Personal de Conducción en gráfico de servicio, se podrá establecer en su día y de mutuo acuerdo entre la Empresa y los Representantes del Personal otra jornada semanal en compensación del no disfrute de interrupción para el refrigerio, fiestas, etc.

18. La jornada máxima ordinaria diaria será de nueve horas de trabajo efectivo. Se podrá llegar también a once horas naturales cuando comprenda situaciones de dos o más horas de duración de viajes sin servicio, esperas o reservas. Los excesos sobre estos límites se fijarán con la conformidad de los representantes de los agentes.

En todos los casos, el exceso sobre nueve horas naturales dentro de una misma jornada será compensado económicamente con el abono de los valores señalados en su Tabla Salarial específica, en concepto de mayor dedicación y será independiente de la jornada del ciclo que se realice.

La liquidación se efectuará según lo dispuesto en el artículo 127 del presente Texto. No se iniciará en la residencia del agente más de una jornada de trabajo por día natural.

19. El número de jornadas por ciclo normal no será superior a cinco y en los reducidos no será superior a los días de trabajo del mismo.

Situaciones

20. El descanso diario grafiado entre el deje de un servicio y la toma del siguiente, será de catorce horas en la residencia y nueve fuera de ella como mínimo.

Si el número de jornadas dentro de cada ciclo es par, el de descansos diarios concedidos en la residencia será, como mínimo, igual al de los concedidos fuera. Cuando el número de jornadas resultara impar, deberá darse mayor número de

descansos diarios en la residencia que fuera de ella. No se darán nunca dos descansos diarios consecutivos fuera de la residencia.

21. Sin perjuicio de los beneficios económicos que correspondan por el tiempo de merma del descanso diario, se considerará finalizada la jornada si tal descanso llega a alcanzar el mínimo de doce horas en la residencia y ocho fuera de ella.

En todos los casos, será compensada la merma de descanso. Esta compensación será independiente, tanto de la que corresponda por exceso de jornada del ciclo como por mayor dedicación en una misma jornada, sin que en ningún caso se deduzcan unas de otras. La compensación de la falta de descanso diario se efectuará considerando ese tiempo como horas de merma de descanso, abonándose con arreglo a lo indicado en su Tabla Salarial específica.

22. En cada ciclo normal de siete días, los descansos entre jornadas alcanzarán un mínimo de sesenta horas, de las que cuarenta y dos estarán comprendidas dentro de la propia residencia.

En los ciclos normales de siete días, el descanso semanal, incluyendo el último descanso diario, comprenderá, como mínimo, sesenta y dos horas continuadas desde la finalización de la última jornada hasta la iniciación de la primera del ciclo siguiente. Como norma general, dicho período comprenderá dos días naturales completos, (desde las 0 a las 24 horas).

En casos excepcionales, se admitirá que cuando la finalización de la jornada del quinto día del ciclo normal de siete días está comprendida entre las 0 y las 6 horas, pueda iniciarse jornada en el séptimo día a partir de las 20 horas.

23. El descanso de ciclo reducido, unido al último descanso diario, comprenderá, como mínimo, 38 horas desde la finalización de la última jornada hasta el principio de la primera del ciclo siguiente, de las cuales 24 estarán comprendidas dentro de un día natural, (de 0 a 24 horas).

24. No procederá el abono de ninguno de los días de descanso cuando, quedando mermados éstos, lleguen a alcanzar cuarenta y ocho horas continuadas en los ciclos normales o veinticuatro en los reducidos, en cuyo caso las horas de merma de descanso diario hasta completar sesenta y dos en los ciclos normales y treinta y ocho en los reducidos se compensarán económicamente de la misma forma que las mermas del descanso diario.

En el caso del ciclo normal de siete días, cuando el descanso quede reducido a menos de cuarenta y ocho horas y más de treinta y ocho, se entenderá que no se ha disfrutado el primer día de descanso. Si el descanso queda reducido a menos de treinta y ocho horas, se considerará el primer descanso no disfrutado y el segundo mermado. Si quedase reducido a menos de 24 horas, no se habrá disfrutado ninguno de los dos descansos. La parte correspondiente de esta regla será aplicada a los ciclos reducidos.

25. Se considerará trabajo efectivo el tiempo que media desde que los agentes se hagan cargo de su cometido en el tren o circulación que deban efectuar, más el período asignado para la toma del servicio, hasta que cesen en ese cometido, bien sea en ruta o al final del recorrido y, además, el tiempo asignado para el deje del servicio, así como los intervalos inferiores a dos horas que transcurran entre dos servicios consecutivos de trabajo efectivo o de cualquier duración cuando, apartada la máquina, permanezcan a su cuidado; los servicios de maniobras, las reservas, las demoras y, en general, siempre que tengan a su cuidado una máquina.

26. La duración de la reserva será como mínimo de seis horas y podrá alcanzar hasta nueve. La reserva podrá suspenderse para cubrir las necesidades e incidencias que se presenten. Si se prevé que el tiempo total de la jornada desde la iniciación de la reserva superara once horas naturales o más de nueve de trabajo efectivo, las Jefaturas de los Depósitos y Puestos de Mando están obligadas a organizar el servicio de manera que el agente sea relevado y vuelva de viajero a su residencia en el primer

tren que sea posible. Si agotados estos recursos no resultara posible su reemplazo, el personal procurará llevar el tren a destino si sus condiciones físicas lo permiten, reintegrándose después a su residencia como en el caso que anteriormente se cita.

Deberá siempre comunicarse al agente el nuevo servicio. Se facilitará cama a los agentes en situación de reserva cuando lo soliciten. No podrá asignarse servicio de reserva cuando el comienzo o cese de tal situación estén comprendidos entre las veinticuatro y las seis horas.

27. La situación de demora es el tiempo que media desde la hora de presentación del servicio nombrado hasta la incorporación al mismo u otro que se le asigne, según lo establecido en la norma 37º y siguientes.
28. La situación de espera es la que se produce desde quince minutos antes de la hora oficial de salida del tren en que el agente haya de salir sin servicio para prestarlo; el tiempo que medie desde el deje de un servicio hasta la salida del primer tren que deba utilizar para el regreso a su residencia, y el tiempo que transcurra entre el deje de un servicio y la toma del siguiente dentro de la misma jornada.
29. Bajo la responsabilidad de quien lo ordene, se prohíbe la llamada situación de disponible o cualquier otra que produzca iguales efectos, aunque se designe de forma distinta.

Cómputo

30. El trabajo efectivo se computará por la totalidad de su duración, considerándose como tal el que se fija a continuación para las operaciones de toma y deje de servicio:

El tiempo de toma de servicio en todos los Depósitos, Reservas y Puestos de la Red será de una hora.

El tiempo de deje en todos los Depósitos Reservas y Puestos de la Red será de 30 minutos.

No se podrán aumentar ni disminuir estas asignaciones por retrasos o adelantos en la presentación del personal.

Los servicios de maniobras con máquina-piloto tendrán una asignación de quince minutos de toma y otros quince de deje, en los casos en que los agentes no tengan que preparar la locomotora al tomarla o dejarla. Si hubieran de hacerlo, tendrán una hora de toma y treinta minutos de deje.

Se concederán también quince minutos antes de iniciar la jornada y otros quince al terminarla cuando las operaciones propias de preparación y entrega de la locomotora sean efectuadas por otros agentes.

En los relevos al paso de los trenes se concederán quince minutos de toma y quince de deje.

Por motivos plenamente justificados, la Red podrá aumentar los períodos de toma y deje de servicio; por el contrario, para reducirlos será necesario el previo acuerdo con los Representantes del Personal. En caso de discrepancia, se someterá el caso a decisión del Organismo Laboral competente.

31. Los viajes sin servicio y esperas no se computarán como trabajo efectivo, si bien su duración será tenida en cuenta para su influencia en el cálculo del tiempo de mayor dedicación y mermas de descanso que pudieran ocasionar. Si en una jornada hubiera más de una situación de espera, de viaje sin servicio o de ambas a la vez, serán computadas como trabajo efectivo todas las situaciones, excepto aquella que tenga mayor duración.
32. Los viajes sin servicio deberán realizarse en trenes que lleven coches de viajeros y, en casos excepcionales, en los furgones de trenes de mercancías o en las locomotoras en que así esté autorizado. Cuando el desplazamiento obedezca a la prestación de auxilio

o servicios especiales por accidente, interrupción de vía, etc., se efectuarán en cualquier medio de transporte de que se disponga de momento.

33. A todo este personal se le dotará de un documento en el que se reflejarán todas las situaciones, tales como las horas de trabajo efectivo, horas de mayor dedicación, etc., que influyan en la determinación y valoración de sus devengos, de uso y conservación obligatoria por el agente.

Dieta suplementaria

34. Los agentes que efectúen un servicio grafiado o especial que les obligue a permanecer más de setenta y dos horas fuera de su residencia percibirán, desde la hora setenta y tres, el importe de una dieta suplementaria por cada veinticuatro horas o fracción que resulte, con independencia de los emolumentos que les correspondan por el servicio prestado.

Esta percepción se interrumpirá una vez regresen a su residencia y permanezcan en ella sin servicio doce horas como mínimo. Si dicha interrupción no alcanzara el mínimo establecido para el descanso diario en la residencia, las horas en que resulte mermado tal descanso se abonarán con arreglo a las normas establecidas. No tendrán derecho a esta dieta, aunque rebasen el mencionado límite de setenta y dos horas, los agentes que se encuentren destacados.

35. Cuando no se disfrute el descanso semanal o festivo, el agente percibirá por la jornada normal realizada en estos días, salvo que se disfrute un descanso compensatorio, la retribución que se señala en el artículo 237, es decir, el valor previsto en la Tabla Salarial vigente correspondiente a "descansos no disfrutados". Y, en todo caso, si realiza jornada superior a la reglamentaria, las horas extraordinarias, las de merma y mayor dedicación, se cobrarán con arreglo a los valores previstos en su Tabla Salarial específica, incrementados en un cincuenta por ciento. Las horas a que se refiere el párrafo anterior se liquidarán por día y no serán incluidas en el cómputo semanal o de ciclo cuando sea aplicable este sistema de cómputo.

36. Se establecerá una Comisión Mixta formada por un representante de conducción por Zona, Dirección de Transportes y Dirección de Relaciones Laborales, que actuará en aquellos casos en que no hubiera acuerdo a nivel Zona y fuera necesario su arbitraje.

Demoras por supresión de servicios.

37. La situación de demora en los casos de supresión de servicio tendrá, por lo general, una duración igual a la jornada nombrada, con un máximo de hasta seis horas en la residencia y de dos fuera de ella, cuando dicha jornada sea superior a estos topes.

Durante estos períodos los agentes habrán de permanecer en los dormitorios o, en su caso, en la dependencia, en espera de la realización de posibles servicios que puedan encomendárseles.

38. A efectos de aplicación de lo dispuesto en la norma anterior, se distinguen los siguientes supuestos:

Servicio de ida y vuelta suprimido.

1. Si dentro del período de demora de seis horas en la residencia no se produjera la realización de ningún servicio, los agentes pasarán a la situación de descanso diario a partir de la hora sexta. La jornada a liquidar será la correspondiente al servicio nombrado dejado de realizar por el agente con motivo de la supresión del servicio. Además, se le abonará la compensación

económica a que se contrae la norma 39º que palie la falta de abono de otros emolumentos dejados de percibir con motivo de tal supresión.

2. Cuando durante el período de seis horas de la demora se produzca la necesidad de realizar algún servicio, los agentes vendrán obligados a su realización con los siguientes condicionantes:
 - a. Si la toma del servicio se efectúa antes de la cuarta hora de demora, la jornada que se produzca como consecuencia de la suma de la demora y la duración del nuevo servicio, según itinerario, no rebasará las nueve horas naturales.
 - b. Si la toma se efectúa entre la cuarta y la sexta horas de la demora, la jornada total (demora más tiempo del nuevo servicio, según itinerario) no rebasará las once horas naturales. Durante la demora se facilitará cama al personal.
 - c. En cualquier caso, dentro del período de las 6 horas de demora, los agentes podrán salir en viaje sin servicio para hacerse cargo de otro con tal que se respete el total de 11 horas como máximo desde el inicio de la demora hasta la vuelta a su residencia.

Servicio de ida suprimido y no el de vuelta.

3. Se observarán las mismas reglas que para el punto 2 y sus condicionantes a), b) y c), de manera que el personal pueda continuar su turno, respetando el descanso diario o la espera que tuvieran nombrados, pudiéndose reducir ésta hasta cuatro horas si en gráfico su duración fuera superior a cuatro.

Servicio de vuelta suprimido.

4. En este caso, los agentes están obligados a tomar otro servicio, dentro de las dos primeras horas de demora, que los conduzca a su residencia para, previo descanso diario, continuar su turno. De no existir un servicio de estas características, se les enviará en viaje sin servicio.
39. Cuando la jornada y los kilómetros sean superiores al servicio nombrado, se abonará lo realmente realizado.

Cuando la jornada o los kilómetros sean inferiores a los del servicio nombrado, se establecerá un boletín de compensación de lo dejado de percibir con respecto a aquél, tanto en un concepto como en otro, así como las horas de mayor dedicación. Los boletines de servicio de viajeros y espera se establecerán con las horas y demás requisitos que procedan para poder acreditar tanto los gastos de viaje como las horas de mayor dedicación y merma de descanso que puedan producirse.

La compensación del servicio suprimido se realizará con arreglo a lo que al respecto se determina en la normativa sobre primas.

TITULO VI

Capítulo Séptimo

JORNADA DEL PERSONAL DE ALTA VELOCIDAD ESPAÑOLA

Artículo 215

Condiciones laborales para el Maquinista AVE-Jefe del Tren

1. La Empresa elaborará anualmente un calendario laboral que comprenderá los turnos de trabajo, la jornada y los días festivos que correspondan, y lo expondrá en lugar visible del puesto de trabajo.
2. La prestación del trabajo se efectuará mediante turnos de carácter rotativo, estableciéndose ciclos de cinco días de trabajo y dos de descanso, y cinco días de trabajo y tres de descanso hasta completar el número de jornadas laborables establecidas en Convenio Colectivo.
3. La jornada diaria tendrá un tope máximo de nueve horas, teniendo carácter de extraordinarias las que excedan de la octava.
4. El descanso diario en la residencia del agente, entre la finalización de su jornada y el inicio de la siguiente, se establece en catorce horas como mínimo, y nueve horas como mínimo y catorce como máximo, si el descanso es fuera de la residencia.
5. No se darán nunca dos descansos consecutivos fuera de su residencia.
6. Dentro de la jornada ordinaria, el período máximo de conducción continuado no deberá superar las cinco horas, cuando se realice a una velocidad superior a 160 km/h.

ACUERDO SOBRE INTEGRACIÓN DE LOS COMPLEMENTOS DEL PERSONAL DE CONDUCCIÓN

1. Se acuerda integrar el valor del Complemento de Actividad de Agente Único, Cercanías/Regionales, del Sistema Retributivo del Personal de Conducción, con el valor del Complemento Personal de Conducción (clave 351), aplicando el nuevo concepto, 986,34 €/mes en valores 2001, a todo el personal de conducción que desempeñe funciones de las categorías de Maquinista Principal y Maquinista. El nuevo Complemento mantendrá los contenidos normativos, garantías e incompatibilidades de los Complementos que se integran, según el Sistema Retributivo del Personal de Conducción.

Los trabajadores que perciban la clave 352 a la firma del XIV Convenio Colectivo, la mantendrán a título personal.

2. Se acuerda que la operación en régimen de conducción restringida, se realice conforme establece la Cláusula 20ª del XIV Convenio Colectivo. (*Página 10 de este resumen*).
3. El personal de conducción que por necesidades de la empresa o por limitaciones de aptitud realice de forma exclusiva las funciones reseñadas en el punto 2., percibirá como sistema de prima el valor de la prima mínima garantizada.

En el caso de personal de conducción no apto temporal o en fase de acoplamiento anterior al 1-10-2003, a efectos de su retribución como personal con pérdida de facultades, el cálculo del promedio se hará sumando la cuantía del complemento personal de conducción con su nuevo valor y el valor de las percepciones del gráfico o los gráficos de conducción en línea de su dependencia y Unidad de Negocio en vigor el 1 de octubre de 2003.

En cuanto al acoplamiento del personal de conducción que no reúna las condiciones psico-físicas para el desempeño de su categoría, queda sin efecto lo dispuesto en el párrafo 2º del punto 7 del acuerdo incorporado a la cláusula 17ª del XIII Convenio Colectivo.

En caso de existir movilidad temporal funcional forzosa de los maquinistas y maquinistas principales, a auxiliar de Depósito o a puestos de igual o inferior nivel salarial, será de aplicación a efectos retributivos lo establecido para el personal no apto temporal o en fase de acoplamiento, en la cláusula 9º sobre retribución del personal con pérdida de facultades.

Los Maquinistas Principales o Maquinistas que voluntariamente deseen continuar realizando las funciones reseñadas en el punto 2., no se les aplicará la integración de Complementos reflejada en el punto 1., manteniéndoseles a título personal, el sistema retributivo establecido para las actividades complementarias.

4. **Variable en Agente Doble:** Cuando por razones técnicas o laborales los trenes sean grafiados en Agente Doble la prima/variable a percibir por ambos maquinistas con carácter exclusivo, será el 50% del valor de la correspondiente a la situación de Agente Único.
 5. **Doble Tracción:** En los términos contemplados en el R.G.C., dos locomotoras con mando múltiple en servicio, irán conducidas por un único agente de conducción. Se articularán los procedimientos para la preparación de dichas locomotoras.
 6. **Presentación en las Terminales:** Ambas partes convienen en iniciar un proceso negociador para que, analizando la casuística de cada Terminal y con el principio general de no perder la residencia asignada, se pueda presentar el personal de conducción indistintamente a dicha Terminal o en su residencia, estableciendo las medidas necesarias en función del grado de accesibilidad a aquélla.
 7. **Trenes suprimidos:** Se reduce el plazo de 24 horas a 2 horas para posibilitar la realización de un tren con destino diferente al grafiado, manteniendo el resto de condiciones, siempre que se dote al personal de la documentación necesaria.
 8. Los servicios programados como “lanzaderas” cubrirán también demandas no sistemáticas, que requieran la ida y vuelta desde un determinado punto de trabajo. Estos servicios cubrirán desplazamientos que permitan la ida y vuelta dentro de la jornada. En caso de que se excedan los límites de kilometrajes reflejados en los acuerdos de prima suscritos con cada U.N., el Maquinista percibirá la variable/prima más alta entre la de lanzadera o la de tren.
 9. A los trabajadores que con anterioridad a la firma del XIV Convenio Colectivo ostenten la categoría de Auxiliar de Depósito, se les aplicarán las siguientes modificaciones sobre el Sistema Retributivo del Auxiliar de Depósito establecido en el XIV Convenio Colectivo:
 - El importe del Complemento de puesto se establece en 898,06 € (valor 2003) y su percepción será mensual.
 - El importe de la retribución variable se establece en 1,70 €/hora (valor 2003).
- Salvo las modificaciones señaladas, cuyas cuantías serán revisables por Convenio Colectivo, son de aplicación el resto de condiciones garantías productivas e incompatibilidades señaladas en el Sistema Retributivo del Auxiliar de Depósito.
10. Los acuerdos anteriores entrarán en vigor a partir del 1 de octubre de 2003.

AGENTE UNICO DE CONDUCCION

1. Garantías de aplicacion.

Como consecuencia de la extension de situaciones de Conduccion con Agente Unico:

- No se derivaran situaciones excedentarias, ni personal sin ocupacion efectiva en su actividad, en el Colectivo de Conduccion.
- Ningun trabajador abandonara de manera forzosa la rama de Conduccion.
- No se acometeran acciones de movilidad forzosa en los desequilibrios territoriales salvo acuerdo entre las partes.

2. Ambito de aplicacion Agente Unico de Conduccion.

La aplicacion se realizara al amparo de lo dispuesto en el Reglamento General de Circulacion a:

- Todos los trenes de viajeros.
- Todos los trenes de mercancías.
- Todas las dobles tracciones (Locomotoras).
- Materiales vacios.
- Vehiculos aislados.
- En general, en todas aquellas circulaciones en que lo permita el R.G.C.

Hasta pasado un año de la firma del presente acuerdo, no se aplicara a los trenes nocturnos de mercancías, salvo los que vayan en doble traccion.

3. Condiciones tecnico-laborales en Agente Unico.

3.1.-La jornada laboral del personal de conduccion seguira regulandose por lo dispuesto en la Normativa Laboral vigente (especialmente en su articulo 212), quedando modificado dicho articulo con los limites recogidos en los puntos siguientes, que seran de aplicacion en el ambito del presente Acuerdo.

3.2.-El tiempo maximo de conduccion continuada sera de 5 horas y 30 minutos, por lo tanto no se podran grafiar, ni realizar conducciones continuadas que sobrepasen este maximo.

La conduccion continuada se considerara interrumpida cuando se disfrute un periodo de descanso de 45 minutos, durante el cual el trabajador no podra ser requerido para realizar ningun tipo de servicio ni actividad, incluyendose en este tiempo las operaciones necesarias para asegurar la composicion y para la nueva puesta a disposicion del tren.

Ademas, la interrupcion a que se refiere el apartado anterior se debera producir en una estacion abierta que presente las instalaciones necesarias para su refrigerio y aseo y el maquinista conozca que lo va a realizar

3.3.- Para trenes nocturnos y de tipo superior a 160 km/h, el tiempo maximo de conduccion continuada sera de cinco horas. Se consideraran vehiculos a velocidades superiores a 160 k/h. aquellos que circulen a esta velocidad mas del cincuenta por ciento del recorrido.

3.4.- Cuando la conduccion continuada alcance los maximos estipulados, no se realizaran mas servicios de conduccion que los necesarios para el apartado del material a las bases donde deban terminar el servicio, con un recorrido maximo de 50 Km.

3.5.- Cuando el 50% de la conduccion se realice en periodo nocturno, la jornada maxima diaria no superara las 7 horas 30 minutos.

3.6.- En la conduccion en multiple traccion se aplicara lo siguiente:

- Cuando se disponga de mando multiple, y los maquinistas se encuentren habilitados para conducir, se relevaran en la conduccion, dentro de la misma jornada de trabajo, limitada en las jornadas maximas del articulo 212 y el periodo de conduccion continuada recogido en este acuerdo para cada uno de los agentes.
- En los demas casos, cada uno de los agentes tendra la consideracion de agente unico en cuanto a los limites de jornada continuada de conduccion, debiendose respetar simultaneamente los periodos de descanso efectivo.

3.7.- Si la jornada de conduccion continuada realizada supera las 4 horas, la jornada maxima diaria no superara las ocho horas.

4.- Especializacion.

El personal de la rama de conduccion sera adscrito administrativamente a cada U.N. Operadora una vez resuelta la accion de movilidad.

Se garantiza la prioridad absoluta del personal de conduccion para ocupar cualquier plaza de su categoria o superior en cualquier U.N., dentro del grupo profesional ante cualquier otro trabajador de otra rama profesional o de nuevo ingreso.

5. -Regimen economico.

- a) Nuevas situaciones de agente unico de conduccion:

Se establecera un sistema de abono basado en:

- Componente Fijo.
- Complemento.
- Componente variable.

El resultado economico, para un agente que realice todo su servicio de conduccion con la produccion media que se acuerde en cada U.N. operadora, en regimen de agente unico, a lo largo del año, sera de 5.062.500 pts/año.

El desarrollo de este sistema de abono se acometera de forma inmediata.

b) Situaciones existentes en regimen de agente unico de conduccion.

- Adoptaran el regimen economico que se describe en el apartado c) para las situaciones de conduccion con doble agente (Fijo+Complemento+Prima de Produccion), manteniendo las mismas condiciones de trabajo (tecnico-laborales) que en la actualidad.
- En Cercanias, se elimina el limite de 250 Km. manteniendose las restantes condiciones tecnico-laborales que en la actualidad. Igualmente, se conduciran sin acompañante los materiales vacios.
- En Regionales, se elimina la limitacion de 250 Km. y cuando se superen con el mismo tren esa distancia, le sera de aplicacion las condiciones del punto 3 de este acuerdo.
- Para compensar las mejoras de productividad que se consiguen con estos acuerdos, se crea una bolsa de 450 millones de pesetas anuales, que se distribuiran equitativamente entre el personal de conduccion de las U.N.'s de Cercanias y Regionales.
- Accederan al sistema retributivo descrito en el apartado a), cuando realicen la conduccion como unico agente del tren y, en todo caso, a partir del 1 de septiembre de 2.001, quedando absorbida la cantidad de 450 millones a que se alude anteriormente.

c) Conduccion con Doble Agente.

- Mantenimiento de los componentes retributivos actuales con agrupacion en Fijo+Complemento+Prima de Produccion, con las siguientes modificaciones:
 - Percepcion del 100% del nuevo valor de la prima para ambos agentes en cabina.
 - Desaparicion de la fraccion que supone la relacion entre horas-tren y la jornada total.
 - Desaparicion de la compensacion de kilometros, locomotoras y vehiculos motores aislados, carga y dias de circulacion, integrandose la cantidad que resulte como media, en el complemento, para el personal que preste servicio de conduccion en linea.
- Creacion de las llamadas actividades complementarias.

- Se exceptúan de este nuevo sistema al personal dedicado a funciones administrativas.
- d) Actividades complementarias.
- Se suprimen los conceptos económicos actuales de reserva, depósito y maniobra, creando un único concepto denominado “Actividad Complementaria” que recoge todas las obligaciones y funciones que caracterizaban la Reserva, el Depósito y la Maniobra.
 - Se asigna un valor de 350 ptas./hora para los agentes que realicen la Actividad Complementaria durante todo el mes.

6.- Clasificación Profesional.

Con la entrada en vigor del agente único de conducción todos los Ayudantes de Maquinista y Ayudantes de Maquinista Autorizados, pasaran a percibir retribuciones de acuerdo con la categoría de Maquinista, ascendiendo a la mencionada categoría una vez resuelto el concurso de movilidad.

A efectos de concursos, la antigüedad de estos agentes se ordenará atendiendo a:

1º. La categoría como Ayudante de Maquinista Autorizado y Ayudante de Maquinista.

2º La antigüedad en la citada categoría correspondiente.

7.- Funciones.

A las funciones de la rama de conducción, recogidas en la Normativa Laboral vigente, habrán de añadirse las actividades de información a los clientes relativas a incidencias técnicas, a través de la megafonía del tren.

Aquellos trabajadores que no reúnan las condiciones psico-físicas para el total desempeño de su categoría, podrán optar entre realizar actividades de la rama de conducción compatibles con su mérito o lo establecido en el artículo 415 del Texto Refundido de la Normativa Laboral de Renfe.

8.- Conducción de Trenes.

Dejar sin efecto la conducción de trenes por personal ajeno a la rama de conducción, volviendo las cargas de trabajo a los gráficos correspondientes.

El 11 de octubre de 2000 la Comisión Mixta de Seguimiento de Agente Único de Conducción, constituida en virtud de lo establecido en la cláusula 17 del XIII Convenio Colectivo, alcanzó un acuerdo sobre el sistema retributivo del personal de conducción, que fue suscrito por la dirección de la empresa y los sindicatos Semaf, CC.OO. y UGT. El texto íntegro de este acuerdo se reproduce a continuación.

2. COMPLEMENTO

2.1. Complemento "Personal de Conducción"

Se crea un Complemento "Personal de Conducción", que absorbe las cuantías económicas de las claves 345, gratificación personal de Conducción; y 350, compensación mayor dedicación, manteniéndose su contenido normativo. La cuantía económica mensual de esta clave, de nueva creación, será la contemplada en el Convenio Colectivo vigente en cada momento, siendo la establecida para el año 2000 de 50.449 pesetas y se devengará los 12 meses del año, siendo su percepción incompatible con la de las claves 345 y 350.

Se mantienen, las garantías productivas que conllevaba el abono de la clave 350, especialmente las contenidas en los artículos 126 y 127 del texto de la Normativa Laboral.

2.2. Complemento de Actividad

Se crea un Complemento de Actividad, que absorbe las cuantías económicas de las claves, 147, bolsa de vacaciones; 153, compensación descanso refrigerio; y 242, plus de penosidad.

Sobre la base del actual sistema retributivo, que permanece vigente en todo lo que no sea expresamente modificado por este documento, y como desarrollo de la cláusula 17 del XIII Convenio Colectivo, en relación con el apartado 5 del Acuerdo de 26-3-2000, se fija el Sistema Retributivo para el Personal de Conducción, (cargos 405, 406; y los cargos 407 y 408 con nombramiento anterior al 26/03/2000), que se configura en tres grandes bloques: FIJO, COMPLEMENTO, VARIABLE y/o PRIMA PRODUCCION:

1. FIJO

Vendrá determinado, para el personal de conducción, en función de su categoría y antigüedad: (claves 002, 003, 009 y 400), y por las percepciones que cada agente tenga o tuviera con carácter personal, según normas y convenios vigentes, (clave 032, Título; clave 050, Vivienda; clave 115, Fiestas Suprimidas y clave 230, 20 Años Nivel Salarial).

Las cuantías de estos conceptos, serán las contempladas en las tablas salariales del Convenio vigente en cada momento.

La percepción de esta nueva clave, será incompatible con los abonos de las claves 147, 153 y 242; manteniéndose el contenido normativo de dichas claves.

Este complemento, se percibirá por cada día trabajado (incluso descansos trabajados y fiestas no disfrutadas), en la cuantía que más adelante se señala. Además, se percibirá en vacaciones, días de licencia por asuntos propios sin justificar ("días de convenio" de libre disposición) y cursillos, calculados por el promedio obtenido en los días de trabajo efectivo del agente en los tres meses anteriores, o los meses precisos para completar 20 días de trabajo efectivo.

Las cuantías de este complemento, serán las contempladas en el Convenio Colectivo vigente en cada momento, siendo las establecidas para el año 2000 las siguientes:

2.2.1 Complemento de Actividad "Conducción de trenes en régimen de Agente Único de conducción en cabina".

Dicho complemento, cuyo valor diario es de 5.185 ptas./día, se percibirá cuando se de alguna de las situaciones siguientes:

- a) En los gráficos puros de Agente Único, (gráficos de conducción de línea, en los que la actividad de conducción se realiza, al menos en el 90% de las claves de conducción del gráfico, en régimen de Agente Único de conducción en cabina), se percibirá por cada día trabajado, con independencia de la actividad realizada.
- b) El trabajo realizado ese día, contiene más de una actividad de conducción en línea, y la realizada en régimen de Agente Único de conducción en cabina, es mayor de 1/3 del tiempo total de conducción en línea, realizado ese día.
- c) El trabajo realizado ese día, contiene un solo periodo de conducción, el cual se efectúa en régimen de Agente Único de conducción en cabina y su duración es mayor de 1/3 del total de la jornada de trabajo efectivo realizado ese día, o supere 2 horas 30 minutos.
- d) El trabajador que tenga asignado servicio de conducción, en régimen de Agente Único de conducción en cabina y el mismo pueda realizarse, según las condiciones técnico-labora-

les establecidas al respecto, percibirá este complemento, aunque lo realice en régimen de doble agente de conducción en cabina.

La percepción de este complemento, es incompatible con la percepción de los complementos de actividad: "conducción de trenes en régimen de doble agente de conducción en cabina", "conducción de trenes en cercanías y regionales" y "servicios complementarios", en el mismo día.

2.2.2 Complemento de Actividad "Conducción de trenes en régimen de doble agente de conducción en cabina"

Dicho complemento, cuyo valor diario es de 762 ptas./día, se percibirá cuando:

Realizando servicio de conducción línea, reserva, maniobra, servicio de depósito, espera, demora, práctico o viajero sin servicio (artículo 212) de Normativa Laboral, no le correspondan percibir:

- Complemento de Actividad "CONDUCCIÓN DE TRENES EN RÉGIMEN DE AGENTE ÚNICO DE CONDUCCIÓN EN CABINA".
- Complemento de Actividad "CONDUCCIÓN DE TRENES EN CERCANÍAS Y REGIONALES".
- Complemento de Actividad "SERVICIOS COMPLEMENTARIOS".

La percepción de este complemento, es incompatible con la percepción de los complementos de actividad: "conducción de trenes en régimen de agente único de conducción en cabina", "conducción de trenes en cercanías y regionales" y "servicios complementarios", en el mismo día.

2.2.3 Complemento de Actividad "Conducción de trenes en Cercanías y Regionales".

Dicho complemento, cuyo valor diario es de 1.334 ptas./día, se percibirá por día trabajado, cuando se dé una de las situaciones siguientes:

- a) El trabajo realizado ese día, corresponda a actividad de conducción en un gráfico de conducción de línea de trenes de cercanías y/o regionales.

b) El trabajo realizado ese día, no correspondiendo a actividad de conducción de trenes de cercanías y/o regionales, está en un gráfico de conducción línea de trenes de cercanías y/o regionales.

La cuantía de este complemento, se aplicará por el periodo temporal a que se refiere el punto 5º b, del punto 1º de la cláusula 17 del XIII Convenio Colectivo, accediendo cuando se cumpla la condición o la fecha establecida, a la cuantía a que se refiere el punto 2.2.1, de este documento.

La percepción de este complemento, es incompatible con la percepción de los complementos de actividad: "conducción de trenes en régimen de doble agente de conducción en cabina", "conducción de trenes en régimen de agente único de conducción en cabina" y "servicios complementarios", en el mismo día.

2.2.4 Complemento de Actividad "Servicios Complementarios"

Dicho complemento, cuyo valor diario es de 335 ptas./día se percibirá cuando el personal de conducción preste servicios, de forma exclusiva durante el mes, en servicios complementarios (maniobras, depósito, reservas).

3. VARIABLE Y/O PRIMA DE PRODUCCIÓN

Sin perjuicio del complemento por actividad diario que corresponda, las actividades de conducción de trenes, realizadas en régimen de agente único de conducción en cabina, percibirán la componente VARIABLE. Las realizadas en régimen de doble agente de conducción en cabina, percibirán la prima de producción modificada (clave 041). Las actividades de conducción de trenes en cercanías y/o regionales, percibirán la prima de producción modificada (clave 041). Las personas que realicen actividades complementarias durante el mes de forma exclusiva, percibirán por la realización de dicha actividad, la prima de servicios complementarios. Cada uno de estos conceptos se abonará al valor establecido en el Convenio Colectivo vigente en cada momento. Por cada actividad realizada ese día, se devengará la variable o prima de producción correspondiente a dicha actividad, con los siguientes criterios:

3.1. Variable, conducción de trenes en régimen de Agente Único de conducción en cabina.

Se acordará con cada U.N. Operadora, los parámetros de producción y sus valores, con la inclusión de las actividades complementarias precisas, sobre la base de una cuantía de 735.860 pesetas/año para el año 2000, para un agente, que realice todo su servicio de conducción en régimen de agente único de conducción en cabina, con la producción media que se acuerde en cada U.N. Operadora.

Las percepciones económicas por este concepto, son incompatibles con las retribuciones amparadas por las claves 427 y 430.

3.2. Prima de Producción, para conducción de trenes en régimen de doble agente de conducción en cabina y conducción de trenes en Cercanías y Regionales.

Se mantiene la fórmula del sistema actual (clave 041), con las siguientes modificaciones:

— Se eliminan los abonos correspondientes a los días de circulación, carga y compensación de kilómetros suprimidos, quedando vigentes todos los demás parámetros con los valores establecidos en el Convenio vigente en cada momento.

— Se elimina la fracción de la fórmula, que relacionaba las horas tren con la jornada total.

— Se suprimen los conceptos económicos actuales de reserva, depósito y maniobra creando un único concepto denominado "Actividad Complementaria", que recoge todas las obligaciones y funciones que caracterizaban la reserva, el depósito y la maniobra y cuyo valor será el contemplado en el Convenio Colectivo vigente en cada momento, siendo el establecido para el año 2000 de 178,369 Ptas./hora.

3.3. Prima de Producción, Actividades Complementarias.

Se asigna, para el año 2000, un valor de 350 ptas./hora, para los agentes que realicen la Actividad Complementaria durante todo el mes.

Si por cualquier causa, un trabajador realiza otro tipo de actividad en uno o varios días del

mes, se abonará según se señala a continuación:

- a) El complemento de actividad por cada día trabajado, será el que le corresponda, de acuerdo con la actividad productiva realizada en ese día, según lo establecido en el punto 2.2 del presente acuerdo.
- b) La prima de producción o variable, que le corresponda de acuerdo con la actividad productiva realizada ese día, según lo establecido en los puntos 3.1 y 3.2 del apartado 3. VARIABLE.
- c) Los restantes días, en los cuales, su actividad productiva realizada es, servicios comple-

mentarios, percibirá el correspondiente complemento de actividad de servicios complementarios, siendo la prima de producción la asignada para el año 2000, cuyo valor es de 350 ptas./hora.

4. AYUDANTES DE MAQUINISTA, AYUDANTES DE MAQUINISTA AUTORIZADO (CARGO 407 Y 408 CON NOMBRAMIENTO POSTERIOR AL 26/03/2000), AUXILIARES, PERSONAL DE CONDUCCIÓN EN OFICINAS Y LOS TRABAJADORES CON PERDIDA DE FACULTADES.

Se procederá a la adaptación de sus retribuciones al nuevo sistema, sin causar perjuicio económico alguno.

RGC

Art. 516

Conocimiento de la línea.

1. El maquinista deberá tener acreditado el conocimiento de su señalización y demás características peculiares de la misma y necesitará una nueva acreditación cuando lleve más de un año sin circular por ella.

2. Si desconoce la señalización y características irá acompañado por otro agente que la conozca.

3. En casos excepcionales, el PM podrá disponer la circulación con la conformidad del Maquinista que regulará la velocidad, prudentemente, sin estar obligado a circular a la máxima.

Art. 517

Dotación de personal.

1.- La dotación de personal de conducción que se prescribe en este artículo, es la mínima requerida para garantizar la seguridad.

2.- Será como mínimo de un Maquinista cuando lleve en servicio:

- Dispositivo de vigilancia.
- ATP (ASFA u otros)
- Radiotelefonía.
- Mando múltiple (Anulado por acuerdos)

En los trenes de viajeros deberá además disponer de:

- Comprobación de puertas desde la cabina de conducción.
- Megáfono entre el Maquinista y los viajeros.

3.- La dotación de los trenes de viajeros podrá ser también de un maquinista cuando, preste servicio un agente de acompañamiento y lleven en servicio:

- Dispositivo de vigilancia.
- Mando múltiple (Anulado por acuerdos)

4. La dotación de las locomotoras y automotores en tracción múltiple será de un maquinista en cada vehículo de tracción independiente, cuando lleve en servicio:

- Dispositivo de vigilancia.

5. Cuando no se cumplan alguna de las condiciones de los puntos anteriores la dotación será de Maquinista y ayudante.

6. La dotación entre una estación y su zona de influencia (estaciones próximas, cargaderos, etc), será de un maquinista cuando sea acompañado por un agente de movimiento habilitado para detener el tren y lleven en servicio el freno automático.

7. Cuando se circule por pendientes superiores a 30 mm/m será de Maquinista y Ayudante.

8. La dotación en los trenes convencionales de trabajos y trenes empujados, será de Maquinista y Ayudante.

9. La dotación en las vagonetas y máquinas de vías será de un Maquinista, cuando lleve HM.

10. La dotación de los trenes de pruebas y locomotoras de maniobras, será de un Maquinista.

RETRIBUCIÓN VARIABLE U.N. TRANSPORTE COMBINADO

La presente reunión se realiza como desarrollo del punto 3.1. del acuerdo "Sistema retributivo del personal de conducción", con el objeto de fijar el sistema económico correspondiente a la componente variable de los maquinistas que presten sus servicios en régimen de agente único en gráficos de conducción de línea de trenes de la Unidad de Negocio de Transporte Combinado.

Tras varias reuniones de trabajo y habiendo realizado un análisis exhaustivo de las peculiaridades productivas de la Unidad de Negocio de cargas, ambas partes, excepto la C.G.T.:

ACUERDAN

1º Que los únicos parámetros a tener en cuenta para el cálculo de la variable que nos ocupan son los que a continuación se indican:

Kilómetro recorridos.

Minutos de conducción realizados con tren.

Minutos de Actividades Complementarias realizados.

Horas realizadas de Lanzadera.

2º Los valores a aplicar a estos conceptos, serán fijados en el Convenio Colectivo vigente en cada momento estableciéndose para el año 2000 los siguientes:

Kilómetro recorrido 9

Minuto Tren 6

Minuto de Actividad Complementaria 2,97

Los servicios de Lanzadera se abonarán a un precio de 500 ptas/hora por los conceptos de Kms. y Minutos conforme al servicio nombrado.

En los supuestos en que este servicio no pueda ser prestado en régimen de agente único y sea prestado como doble de conducción, se devengará el mismo importe para ambos.

3º Las actividades complementarias, a estos efectos, en régimen de agente único, serán las que, a continuación se relacionan:

El servicio de reserva y depósito.

Los tiempos invertidos para agregar/segregar vagones a los trenes.
Los tiempos invertidos en situar locomotoras a cabeza de tren y realizar el apartado de las mismas.

En ningún caso se computarán como actividades complementarias los tiempos de toma y deje del servicio, las esperas y las demoras.

4º La retribución variable se percibirá en vacaciones, días de licencia por asuntos propios sin justificar (días de Convenio de libre disposición) y cursillos, calculada de acuerdo con el promedio obtenido de los tres meses anteriores trabajados.

5º Trenes Suprimidos

En atención a la flexibilidad que demanda el mercado del transporte de Mercancías y al objeto de posibilitar una mejor calidad de servicio, la UN podrá sustituir un tren incluido en gráfico por otro tren de similares características (de hora de salida y de finalización), siempre que se le comunique, por los cauces habituales, con una antelación mínima de 24 horas.

En el supuesto de no asignar al personal de conducción afectado un tren sustitutorio en las condiciones señaladas anteriormente, se le abonará el tren suprimido como realizado, coincidiendo en mantener la vigencia que para los trenes suprimidos regula la actual Normativa Laboral en su Artículo 212 (especialmente en sus normas 37ª, 38ª y 39ª).

Cuando exista la previsión de que la supresión va a tener una duración superior a 7 días, se negociará con la representación del personal del ámbito, su inclusión en gráfico.

Este punto 5º será de aplicación tanto en régimen de Agente Único como de Agente Doble de conducción. En este último caso con los valores de agente doble.

RETRIBUCIÓN VARIABLE UN. CARGAS

Como desarrollo del punto 3.1. del acuerdo "Sistema retributivo del personal de conducción", con el objeto de fijar el sistema económico correspondiente a la componente variable de los maquinistas que presten sus servicios en régimen de agente único en gráficos de conducción de línea de trenes de la Unidad de negocio de Cargas..

Tras varias reuniones de trabajo y habiendo realizado un análisis exhaustivo de las peculiaridades productivas de la Unidad de Negocio de cargas, ambas partes,

ACUERDAN

1º Que los parámetros a tener en cuenta para el cálculo de la variable en la UN de Cargas son los que a continuación se indican:

Kilómetro recorrido.

Minutos de conducción realizados con tren

Horas de actividades complementarias realizadas.

Jornada realizada en servicio de lanzadera.

2º Los valores a aplicar a estos conceptos, serán fijados en el Convenio Colectivo vigente en cada momento estableciéndose para el año 2000 los siguientes:

Kilómetro recorrido 7,5 Pts.

Minuto Tren 7,5 Pts.

Horas de actividades complementarias 178,369 Pts.

Hora de lanzadera 500 Pts.

3º Se incorpora el concepto de Lanzadera que supone la realización de la explotación desde una Residencia (Terminal) que dispone de los recursos materiales y humanos; para, desde ella, atender todos los puntos de servicio de un ámbito geográfico en torno a la residencia de 70 Km., posibilitando un mayor aprovechamiento de los recursos y una mejora en la calidad del servicio de Atención al Cliente.

El personal que realice este servicio, percibirá la cantidad de 500 Ptas/hora, como retribución variable que incluye los conceptos de Km. y minutos (según se indica en el punto anterior).

En los supuestos en que este servicio no pueda ser prestado en régimen de Agente Único y sea prestado consecuentemente como Agente Doble de conducción, se devengará el mismo importe para ambos.

Este abono de los servicios de lanzadera es incompatible con la retribución de Kms. y minutos tren.

4º Las actividades complementarias, a estos efectos, en régimen de Agente Único, serán las que, a continuación, se relacionan:

Servicios de Reserva y Depósito.

Tiempos invertidos para agregar/segregar vagones a los trenes.

Tiempos invertidos en situar locomotoras a cabeza de tren y realizar el apartado de las mismas dentro de las estaciones.

En ningún caso se computarán como actividades complementarias los tiempos de toma y deje del servicio, las esperas y las demoras.

5º La retribución variable se percibirá en vacaciones, días de licencia por asuntos propios sin justificar (días de Convenio de libre disposición) y cursillos, calculada de acuerdo con el promedio obtenido de los tres meses anteriores trabajados.

6º Trenes Suprimidos.

En atención a la flexibilidad que demanda el mercado del transporte de Mercancías y al objeto de posibilitar una mejor calidad de servicio, la UN podrá sustituir un tren incluido en gráfico por otro tren de similares características (de hora de salida y de finalización), siempre que se le comunique, por los cauces habituales, con una antelación mínima de 24 horas.

En el supuesto de no asignar al personal de conducción afectado un tren sustitutorio en las condiciones señaladas anteriormente, se le abonará el tren suprimido como realizado.

Cuando exista la previsión de que la supresión va a tener una duración superior a 7 días, se acordará con la representación del personal del ámbito su inclusión en gráfico.

Este punto 6º es de aplicación tanto en régimen de Agente Único como de Agente Doble de conducción.

RETRIBUCIÓN VARIABLE U.N. GRANDES LÍNEAS

Como desarrollo del punto 3.1. del acuerdo "Sistema retributivo del personal de conducción", con el objeto de fijar el sistema económico por el que percibirán la retribución variable los maquinistas que presten servicio en régimen de agente único en gráficos de conducción de línea de trenes de la Unidad de Negocio de Grandes Líneas-RENFE.

Después de analizar detenidamente los aspectos productivos inherentes a la conducción en régimen de agente único en gráficos de conducción de la UN de grandes Líneas-RENFE, ambas partes

ACUERDAN:

Establecer los siguientes parámetros y valores para el devengo de la retribución variable:

PARÁMETROS:

La percepción de la retribución variable de los maquinistas en régimen de conducción de agente único, en gráficos de conducción de trenes de la UN de Grandes Líneas, se efectuará mediante la percepción exclusiva de dos parámetros:

El km. realizado conduciendo trenes.

Las actividades complementarias efectuados.

VALORES:

Serán los fijados en el Convenio Colectivo vigente en cada momento, estableciéndose para el año 2000 los siguientes:

El valor del km. en régimen de agente único, en gráficos de conducción de trenes de la UN de Grandes Líneas, se establece en 8,25 pts./km. realizado.

El valor de las actividades complementarias se fija en 178,369 pts./hora.

Las actividades complementarias, a efectos de retribución variable, que se computarán en los gráficos de conducción de línea de trenes de la UN de grandes Líneas, en régimen de agente único, serán las que se relacionan a continuación:

El servicio de reserva y depósito.

Los tiempos invertidos en maniobras para agregar/segregar coches o ramas a los trenes.

El tiempo invertido en situar en andén de viajeros y apartar a vías secundarias locomotoras y composiciones dentro de la estación.

En ningún caso computarán como actividades complementarias los tiempos de toma y deje del servicio, las esperas y las demoras.

La retribución variable se percibirá en vacaciones, días de licencia por asuntos propios sin justificar (días de convenio de libre disposición) y cursillos, calculada de acuerdo con el promedio obtenido en los tres meses anteriores trabajados.

RETRIBUCIÓN VARIABLE U.N. DE A.V.E RENFE.

La determinación de los objetivos, que tendrán carácter colectivo, se establecerán en torno a tres parámetros:

60% del total de la componente salarial variable ligada al cumplimiento del presupuesto de ingresos de tráfico de la U.N. de A.V.R. en el caso del M.I. Maquinista AVE Jefe del Tren, y del producto Euromed de la U.N. de Grandes Líneas, para el M.I. Maquinista Jefe del Tren de Euromed.

20% del total de la componente salarial variable ligada al cumplimiento de los objetivos de calidad y puntualidad fijados para el negocio. La distribución porcentual en cada criterio se negociará en cada U.N.

20% del total de la componente salarial variable ligada al cumplimiento del presupuesto de producción fijado para el negocio, acordándose en cada U.N. el parámetro de medida entre los presupuestados.

La parte de la componente salarial variable ligada al cumplimiento del presupuesto de ingresos de tráfico de la U.N. podrá tener un resultado extraordinario con un recorrido máximo del 120% de su peso específico siempre que se supere al menos en un porcentaje igual al IPC real de cada ejercicio los ingresos de tráfico presupuestados para el ejercicio objeto de evaluación, de acuerdo con la siguiente tabla de progresión:

Hasta el 100% de ingresos presupuestados, el porcentaje a percibir será el mismo del grado de consecución.

Mayor que 100 y hasta 103%, se percibe el 103% de esta componente

Mayor que 103 y hasta 108%, se percibe el 108%.

Mayor a 108 hasta 110 % se percibe el 115%

Mayor a 110 hasta 115%, se percibe el 118%

Mayor a 115%, se percibe el 120%

Componente salarial ligada a los objetivos de calidad y puntualidad: 232.565 en un 50% de su valor en cada caso.

Componente salarial ligada a los objetivos de producción: 232.565 pts.

Como compensación por estas nuevas condiciones de trabajo, cada trabajador percibirá la cantidad de 175.000 ptas anuales, que serán incrementadas en el componente salarial fijo.

En relación con el sistema retributivo actual, y coincidiendo en que en la actualidad el Complemento de Puesto no responde a una diferenciación real, ambas representaciones acuerdan su integración en la componente salarial fija, manteniendo las mismas incompatibilidades establecidas en el art. 129 del X

convenio Colectivo, y el punto 3.2. del sistema de retribución del Mando Intermedio y Cuadro del XII Convenio Colectivo.

GASTOS DE VIAJE

Ambas representaciones están de acuerdo en mantener el actual sistema de vales de comida, como medio de abono al establecimiento autorizado de los gastos de viaje, con los actuales criterios de ponderación, revalorizando el valor actual a 1300 pts mientras no se acuerde otro sistema que resuelva la problemática actual.

DESARROLLO PROFESIONAL

Dada la especial trascendencia que este acuerdo debe tener para el futuro del colectivo, y con el objetivo de analizar en profundidad la problemática que plantea la apertura de las nuevas líneas de alta velocidad, ambas representaciones acuerdan la creación de una mesa de negociación que desarrolle un documento de trabajo que deberá ser refrendado en el Convenio Colectivo, y que deberá hacer especial hincapié en reforzar la figura del jefe del tren como Mando Intermedio, gestor del servicio prestado a bordo y cuyos objetivos fundamentales sean la máxima calidad del servicio y la rentabilidad del negocio, diseñando al efecto unos planes de formación que aseguren su capacitación y posibiliten el desarrollo profesional del jefe del tren en otras áreas del negocio. Esta mesa deberá abordar de forma especial las siguientes materias:

Política retributiva.

Sistema de gastos de viaje.

Determinación de residencias.

Formación, etc.

La fecha de apertura de esta Mesa de Desarrollo Profesional, se llevará a cabo un mes después de la firma del Acuerdo.

Además ambas representaciones acuerdan elevar el valor actual de la componente salarial variable en 350.000 pts de modo que el valor actual sería de 1.162.827. la distribución de esta cantidad, de acuerdo con la ponderación hecha anteriormente quedaría de la siguiente forma:

Componente salarial ligada a los objetivos de ingresos comerciales: 697.697, con un valor máximo de 837.236.

Componente salarial ligada a los objetivos de calidad y puntualidad: 232.565 en un 50% de su valor en cada caso.

Componente salarial ligada a los objetivos de producción: 232.565 pts.

RETRIBUCIÓN VARIABLE U.N. CERCANIAS

La presente reunión se realiza como desarrollo del punto 3 del acuerdo "Sistema retributivo del personal de conducción", con el objeto de fijar el sistema económico correspondiente a la componente variable de los maquinistas que presten sus servicios en régimen de Agente Único en gráficos de conducción de línea de trenes de la Unidad de Negocio de Cercanías.

Tras varias reuniones de trabajo y habiendo realizado un análisis exhaustivo de las peculiaridades productivas de la Unidad de Negocio de Cercanías, ambas partes, con excepción de C.G.T.;

ACUERDAN

1º Que los parámetros a tener en cuenta para el cálculo de la variable en la UN de Cercanías son los que a continuación se indican:

Kilómetro recorridos.

Minutos de conducción realizados en tren.

Horas de Actividades complementarias realizadas.

2º Analizados los aspectos productivos de los diferentes núcleos, se establecen los siguientes valores:

Valor Hora de actividades complementarias 183,72 Ptas.

Valor Minuto y Kilómetros:

NÚCLEOS CERCANÍAS	KILÓMETRO VALOR	M.TREN VALOR	TOTAL VALOR
MADRID	3,00	17,00	20
BARCELONA	3,00	17,00	20
BILBAO	2,85	16,15	19
VALENCIA	2,85	16,15	19
RESTO DE NÚCLEOS	2.70	15,30	18

Los valores a aplicar a estos conceptos, serán fijados en el Convenio Colectivo vigente en cada momento siendo los anteriores los establecidos para el año 2001.

A efectos meramente informativos, las dependencias de conducción que componen los diferentes núcleos de Cercanías al día de la firma del presente documento son:

MADRID	BARCELONA	BILBAO	VALENCIA	MURCIA	SEVILLA
Atocha	S.A. Condal	Olaveaga	Castellón	Alicante	Sevilla
Cercedilla	Sants	Ollargan	Gandía	Murcia	
Fuencarral			Valencia	Aguilas	
28 Villaviciosa			Xátiva		

ASTURIAS	MALAGA	SANTANDER	IRUN	CADIZ
Oviedo	Málaga	Santander	Irún	Cádiz

3º Las actividades complementarias, a estos efectos, en régimen de agente único, serán las que, se relacionan a continuación:

El servicio de reserva, depósito y maniobras.

Los tiempos invertidos para agregar/segregar ramas o composiciones a los trenes.

Los tiempos invertidos en situar en andén de viajeros, cambiar de andén y apartar a vías secundarias, ramas o composiciones dentro de la estación.

En ningún caso se considerará como actividad complementaria los tiempos de toma y deje del servicio, las esperas y las demoras.

4º La retribución variable se percibirá en vacaciones, días de licencia por asuntos propios sin justificar (días de Convenio de libre disposición) y cursillos, calculada de acuerdo con el promedio obtenido en los tres meses anteriores trabajados.

5º El personal que preste sus servicios en gráficos de conducción de línea de la UN de Cercanías pasará a percibir, desde la fecha de aplicación de este Acuerdo, el Complemento de Actividad "Conducción de trenes en Cercanías y Regionales", al valor de 5.340,55 pts./día (punto 2.2.3 párrafo 2º del documento Sistema Retributivo del personal de conducción de 11 de octubre de 2000), aplicándose a este concepto el valor establecido en las tablas salariales del Convenio Colectivo vigente en cada momento.

6º A partir de este Acuerdo no existe ningún impedimento normativo laboral para la implantación del Agente Único en tren en los gráficos de conducción de línea de trenes de la Unidad de Negocio de Cercanías.

7º Este acuerdo, en todos sus términos, entrará en vigor el día 1 de Agosto de 2001.

Acuerdo de 27 de noviembre de 2001

SERVICIOS COMPLEMENTARIOS DE CERCANÍAS

Se define el concepto de servicios Complementarios de cercanías (S.C.C.), como aquel en el que los recursos humanos destinados a él, realizan indistintamente las funciones de Reserva, Depósito o Maniobras.

Se asigna un valor a estos servicios complementarios de 350 ptas./hora o 5,83 ptas./min.

Para poder grafiar este nuevo concepto, se requerirá una duración mínima de 6 horas de esta actividad o de 5 horas si están comprendidas entre las 23 horas y las 6 horas, y que se realice en la residencia del trabajador.

Excepcionalmente, en la residencia del trabajador podrá grafiarse S.C.C. por una duración inferior a los límites establecidos en el párrafo anterior pero siempre con una duración superior a la de 3 horas 30 minutos.

Asimismo, y con carácter excepcional, se podrán graficar S.C.C. fuera de la residencia del trabajador con una duración mínima de 6 horas ó 5 horas, según lo establecido en el párrafo tercero de este punto.

En todos los gráficos que sea necesario incluir una clave de S.C.C., el resto de las claves de Reservas, Depósitos o Maniobras que alcancen las 6 horas de citadas actividades o las 5 horas si están comprendidas entre las 23 horas y las 6 horas, se abonarán al mismo precio.

Este nuevo sistema funcional de trabajo se implantará exclusivamente en aquellos gráficos en que su incorporación suponga un beneficio a la gestión del servicio de Cercanías.

PLUS DE REGULARIDAD

Se abonará por cada tren realizado, el valor cerrado de cinco minutos-tren, en compensación por los retrasos que pudieran producirse. El importe máximo a abonar por clave de gráfico ascenderá a 30 minutos-tren.

Cuando al finalizar la jornada exista un retraso superior a 10 minutos, éste será considerado sólo a efectos de jornada, mayor dedicación, merma de descanso y traslaciones.

Los acoplamientos y desacoplamientos de material de Cercanías, tanto los grafiados como los que se produzcan excepcionalmente se efectuarán por el Maquinista titular del tren, considerándose estas actividades compensadas económicamente con el plus de regularidad.

Excepcionalmente, y sólo cuando surja una incidencia, el Maquinista titular realizará los movimientos necesarios de apartado o situación de material de/o para su tren aunque no estén grafiados, siempre y cuando no exista personal para realizarlos y no se comprometa la regularidad ni la seguridad de la circulación. Todos los movimientos de maniobras que se realicen se abonarán al valor establecido de actividades complementarias.

GESTIÓN INFORMÁTICA DE BOLETINES

Se incorpora el sistema informático de gestión de boletines (GIBOT) con el fin de la eliminación paulatina de su confección por parte de los Maquinistas.

Como consecuencia de lo reflejado en este acuerdo se arbitrarán los correspondientes procedimientos administrativos, que incluirán los documentos necesarios para que los Maquinistas puedan comprobar y constatar el trabajo realizado, con la periodicidad que se acuerde, uno de los cuales será en duplicado ejemplar, y servirá para que el propio Maquinista refleje diaria o periódicamente las incidencias de su gráfico.

RETRIBUCIÓN VARIABLE U.N. REGIONALES

La presente reunión se realiza como desarrollo del punto 3 del acuerdo "Sistema retributivo del personal de conducción", con el objeto de fijar el sistema económico correspondiente a la componente variable de los maquinistas que presten sus servicios en régimen de Agente Único en gráficos de conducción de línea de trenes de la Unidad de Negocio de Regionales-RENFE.

Tras varias reuniones de trabajo y habiendo realizado un análisis exhaustivo de las peculiaridades productivas de la Unidad de Negocio de Regionales, ambas partes, con excepción de C.G.T.;

ACUERDAN

1º Que los únicos parámetros a tener en cuenta para el cálculo de la variable en la UN de Regionales son los que a continuación se indican:

Kilómetro recorridos.

Horas de actividades complementarias realizadas.

2º Los valores a aplicar a estos conceptos, serán fijados en cada momento en el Convenio Colectivo, estableciéndose, sobre la base de la cuantía establecida en el punto 3 para el año 2000 del Acuerdo Sistema Retributivo del personal de conducción, los siguientes:

Actividades complementarias a 178,369. hora.

Km/tren al valor de 13.20 ptas. Km.

(*) Para el año 2001 se aplicarán los valores establecidos en el Convenio Colectivo vigente.

3º Las actividades complementarias, a estos efectos, en régimen de agente único, serán las que, se relacionan a continuación:

El servicio de reserva, depósito y maniobras.

Los tiempos invertidos para agregar/segregar ramas o composiciones a los trenes.

El tiempo invertido en situar en andén de viajeros, cambiar de andén y apartar a vías secundarias o depósitos, ramas o composiciones.

En ningún caso computarán como actividades complementarias los tiempos de toma y deje del servicio, las esperas y las demoras.

4º La retribución variable se percibirá en vacaciones, días de licencia por asuntos propios sin justificar (días de Convenio de libre disposición) y cursillos, calculada de acuerdo con el promedio obtenido en los tres meses anteriores trabajados.

5º El personal que preste sus servicios en gráficos de conducción de línea de la UN de Regionales pasará a percibir, desde la fecha de aplicación de este Acuerdo, el Complemento de Actividad "Conducción de trenes en Cercanías y

Regionales", al valor de 5.340,55 ptas./día (punto 2.2.3 párrafo 2º del documento sistema retributivo del personal de conducción de 11 de octubre de 2000), aplicándose a este concepto el valor establecido en las tablas salariales del Convenio Colectivo vigente en cada momento.

6º A partir de este acuerdo no existe ningún impedimento normativo laboral, referido al personal de conducción, para la implantación del Agente Único en tren en los gráficos de conducción de línea de trenes de la Unidad de Negocio de Regionales-RENFE.

7º Este acuerdo, en todos sus términos, entrará en vigor el día 1 de Agosto de 2001.

Acuerdo de 16 de octubre de 2001

LANZADERAS Y TRENES SUPRIMIDOS

Lanzadera

Se define el servicio de lanzadera, a efectos retributivos, como aquél en el que se realiza la conducción de vehículos entre estaciones, cuya distancia máxima sea de 35 Kms.

A este servicio se le asigna un valor de 515 ptas./hora o fracción para el año 2001, siendo incompatible con la percepción de kilómetros realizados por el mismo concepto. Se abonarán los gastos de viaje correspondientes.

Cuando se grafien turnos puros de lanzaderas corresponderá el abono desde el inicio del servicio a la finalización del mismo.

Cuando no se trate de turnos puros de lanzadera se procederá de la siguiente forma:

Si se realiza un turno de lanzadera y, a continuación, un servicio de conducción en línea, se figurará lanzadera desde la presentación hasta la hora de toma del tren.

Si se realiza un servicio de conducción en línea y, a continuación un servicio de lanzadera, se figurará lanzadera desde la hora de deje del tren hasta la finalización de la jornada, o en su caso, hasta la hora de salida del siguiente servicio de conducción en línea, si lo hubiera.

Trenes suprimidos

En el caso de que, por cualquier circunstancia no imputable al trabajador, un tren incluido en O.S.B. sea suprimido se actuará como sigue:

La U.N. de Regionales podrá sustituir el tren que sea suprimido por otro tren de similares condiciones de jornada y recorrido. En este caso, se abonará el servicio completo más favorable para el trabajador entre el grafiado y el efectivamente realizado.

En caso de no asignar al trabajador afectado un tren sustitutorio en las condiciones señaladas en el punto anterior, se abonará el tren suprimido como realizado.

Todo lo anteriormente expuesto tiene consideración a efectos retributivos y no la tiene a efectos normativos, por lo que no contraviene ningún acuerdo anterior en vigor.

DISPOSICIONES ADICIONALES UNDECIMA Y DUODECIMA
REGLAMENTO DEL SECTOR FERROVIARIO R.D.2387/2004 de
30 de diciembre de 2004

Disposición adicional undécima. *Tasas de alcoholemia de aplicación en el transporte ferroviario.*

1. A efectos de lo dispuesto en el artículo 92.3 de la Ley del Sector Ferroviario, se establecen como tasas de alcoholemia máximas permitidas para la conducción de máquinas de transporte ferroviario las siguientes:

Tasa de alcohol en sangre: 0,2 gramos por litro.

Tasa de alcohol en aire espirado: 0,10 miligramos por litro.

2. Las tasas referidas en el apartado anterior serán, asimismo, de aplicación al personal de circulación ferroviaria que preste servicios en puestos de mando, control de tráfico centralizado, subestaciones, estaciones, terminales y cualesquiera otras dependencias y locales en los que se desarrollen trabajos relacionados con aquella.

Disposición adicional duodécima. *Tiempos máximos de conducción en el transporte ferroviario.*

1. A efectos de lo dispuesto en el artículo 92.3 de la Ley del Sector Ferroviario, se establecen los siguientes límites de tiempos de conducción para el personal de circulación o conducción en el transporte ferroviario:

El tiempo máximo de conducción continuada será de seis horas.

El tiempo máximo de conducción diaria será de nueve horas.

2. El cómputo diario del tiempo de conducción se realizará por periodos de 24 horas, con independencia de la hora en la que se produzca su inicio. Asimismo, la conducción continuada se considerará interrumpida cuando se disfrute de una pausa de 45 minutos.

3. Lo establecido en los apartados anteriores se entiende sin perjuicio de las facultades de vigilancia y control del cumplimiento de la normativa laboral referida a tiempo de trabajo atribuidas a la Inspección de Trabajo y seguridad Social, así como de las competencias en materia laboral propias de las autoridades laborales de las comunidades autónomas.

4. Esta disposición no afecta a las prescripciones relativas al transporte ferroviario contenidas en la Subsección 3.ª de la Sección 4.ª del Capítulo II del Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo.

Artículo 22. *Validez de las habilitaciones.*

1. Las habilitaciones serán válidas mientras sus titulares cumplan las condiciones exigidas para su mantenimiento y no incurran en ninguna de las causas de suspensión o revocación establecidas en el artículo siguiente.

2. No obstante lo establecido en el apartado anterior, periódicamente y, al menos cada tres años y, en cualquier caso, cuando se produzcan cambios normativos que afecten al contenido de la habilitación, sus titulares deberán seguir un curso de actualización y reciclaje de conocimientos teóricos y prácticos cuyo contenido y alcance será establecido por las entidades otorgantes de las mismas.

3. Sin perjuicio de lo previsto en el artículo 63, en relación con los plazos de validez del certificado de aptitud psicofísica, el personal de operaciones del tren se someterá, por indicación de su superior jerárquico, a reconocimientos psicofísicos adicionales cuando:

a) Hubiere estado involucrado en un accidente o en un incidente de circulación que hubiera podido dar lugar a un accidente.

b) Se observaran en el titular alteraciones evidentes de su estado físico o psíquico.

c) Hubiere estado apartado, por enfermedad o accidente, del ejercicio efectivo de funciones relacionadas con la operación de trenes, durante más de tres meses; así como después de un accidente laboral grave o muy grave.

Artículo 23. *Suspensión y revocación de las habilitaciones.*

1. Las habilitaciones se suspenderán cuando:

a) Se detecten, en su titular, niveles de alcohol superiores a los autorizados o de indicios analíticos de consumo de estupefacientes, psicotrópicos o cualesquiera otras sustancias que producen efectos análogos.

b) No se hayan realizado, en tiempo y forma, los cursos de actualización y reciclaje a que se refiere el artículo 22.2.

c) Se cometa una infracción administrativa en los términos previstos en el artículo 92 de la Ley del Sector Ferroviario.

d) No se renueve puntualmente la validez del certificado de aptitud psicofísica.

e) Su titular, en el ejercicio de su actividad profesional, se niegue a someterse a un control para la detección de consumo de alcohol o de indicios analíticos de consumo de drogas de abuso y sustancias psicoactivas, realizado por personal autorizado al efecto, de acuerdo con la normativa vigente.

2. El titular podrá recuperar la validez de la habilitación suspendida cuando:

a) Acredite de nuevo su aptitud psicofísica en el supuesto de los casos 1.a) y 1.d) del apartado anterior.

b) Cumpla la sanción a que hubiere dado lugar la infracción cometida, o se proceda a su archivo en el supuesto de los casos 1.a) y 1.c) del apartado anterior.

c) Supere los oportunos cursos de actualización y reciclaje en el supuesto del caso 1.b) del apartado anterior.

d) Transcurridos tres meses desde su negativa en el supuesto del caso 1.e) del apartado anterior, previa acreditación de su aptitud psicofísica.

3. Se revocará la habilitación cuando:

a) Exista una pérdida sobrevinida, de las condiciones exigidas para su obtención.

b) Su titular cese en la actividad con la entidad de la que recibió la habilitación.

c) Del procedimiento sancionador que, en su caso, se derive de la suspensión de la habilitación, se concluya con su pérdida definitiva.

4. La resolución resultante del procedimiento de suspensión o, en su caso, revocación de la habilitación se comunicará, en los casos de suspensión o revocación, al Registro Especial Ferroviario y al responsable de seguridad en la circulación de la entidad que hubiera otorgado dicha habilitación.

TÍTULO V

Personal de conducción

CAPÍTULO I

Régimen general

Artículo 24. *Principios generales.*

1. El personal de conducción o maquinista que opere en la Red Ferroviaria de Interés General deberá disponer, con arreglo a lo establecido en los artículos siguientes, de un título, o licencia, de conducción de vehículos ferroviarios y de las correspondientes habilitaciones de conducción que les faculte para realizar las funciones que le son propias, todos ellos en vigor.

2. El título, o licencia, de conducción será otorgado por el Director General de Ferrocarriles, con arreglo a lo previsto en el Capítulo II de este Título.

3. Las habilitaciones de conducción serán otorgadas, de conformidad con lo dispuesto en el Capítulo III de este Título, y a propuesta de sus respectivos responsables de la seguridad en la circulación, por la empresa ferroviaria o, por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, que las otorgará, en este caso, para realizar la prestación de los servicios de transporte ferroviario que sean inherentes a la propia actividad de la entidad; en ambos supuestos se otorgarán exclusivamente para su propio personal.

CAPÍTULO II

Título o licencia de conducción de vehículos ferroviarios

Artículo 25. *El título o licencia de conducción de vehículos ferroviarios.*

1. El título o licencia de conducción de vehículos ferroviarios es un documento que acredita el cumplimiento de todos los requisitos necesarios para ejercer las funciones indicadas en los apartados 3 y 4 de este artículo y es condición necesaria para poder obtener las habilitaciones de conducción referidas en este Título.

2. En función de las actividades para cuyo ejercicio ampara y del grado de responsabilidad que éstas conlleven, el título o licencia de conducción de vehículos ferroviarios puede ser de categoría A o de categoría B.

3. El título de conducción de vehículos ferroviarios de categoría A permite, siempre que se complemente con las debidas habilitaciones, la conducción de: vehículos de maniobras; trenes de trabajo a velocidad máxima de 60 km/h y en una distancia máxima de 100 km desde la base a la zona de trabajos y viceversa; vehículos ferroviarios auxiliares empleados para el mantenimiento y construcción de la infraestructura ferroviaria; y locomotoras cuando éstas sean utilizadas para la realización de maniobras.

4. El título de conducción de vehículos ferroviarios de categoría B permite, siempre que se complemente con

las debidas habilitaciones de conducción, la operación y manejo de toda clase de vehículos ferroviarios en cualquier línea ferroviaria integrante de la Red Ferroviaria de Interés General. Asimismo, faculta para la realización de las funciones amparadas por el título de conducción de categoría A.

5. La obtención de un título de conducción de vehículos ferroviarios requiere:

- a) Reunir las condiciones mínimas de acceso establecidas en el artículo siguiente.
- b) Superar los programas de formación que se impartan en un centro de formación homologado con arreglo a lo previsto en el Título VIII.
- c) Superar las correspondientes pruebas teóricas y prácticas, conforme a lo dispuesto en el artículo 28 de esta orden.
- d) Obtener el certificado de aptitud psicofísica regulado en el Anexo VI en el que se recogen las condiciones de capacidad psicofísica para la certificación de valoración de aptitud del personal de conducción.

Artículo 26. Condiciones para acceder a la formación que permite obtener el título de conducción de vehículos ferroviarios.

Para acceder a la formación que permite obtener el título de conducción de vehículos ferroviarios se exigirá el cumplimiento de las siguientes condiciones:

a) Respecto del título de conducción de vehículos ferroviarios de categoría A:

- 1.º Haber cumplido dieciocho años.
- 2.º Tener, al menos, el título de Bachiller o equivalente, o un título de Técnico de Formación Profesional de Grado Medio o titulación equivalente.
- 3.º Y, para aquellos interesados que no posean la nacionalidad española, acreditar un conocimiento suficiente del castellano a través de la superación de la correspondiente prueba de evaluación del nivel de conocimiento de la citada lengua que debe ser tal que permita la comunicación de manera segura y eficaz con todos sus interlocutores en el sistema ferroviario.

b) Respecto del título de conducción de vehículos ferroviarios de categoría B:

- 1.º Haber cumplido dieciocho años.
- 2.º Tener el título de Bachiller o equivalente, o un título de Técnico de Formación Profesional de Grado Superior o titulación equivalente o, cuando se carezca de este nivel académico, estar en posesión del título de conducción de categoría A y haber desempeñado, en este caso, las funciones amparadas por este título durante, al menos, dos años.
- 3.º Y, para aquellos interesados que no posean la nacionalidad española, acreditar un conocimiento suficiente del castellano a través de la superación de la correspondiente prueba de evaluación del nivel de conocimiento de la citada lengua que debe ser tal que permita la comunicación de manera segura y eficaz con todos sus interlocutores en el sistema ferroviario.

Artículo 27. Programas de formación.

1. La formación necesaria para obtener los títulos de conducción de vehículos ferroviarios que se contemplan en este Capítulo será impartida en centros de formación homologados con arreglo a lo dispuesto en el Título VIII.

2. Para obtener la correspondiente autorización de los programas de formación, los centros homologados de formación propondrán a la Dirección General de Ferrocarriles una lista de contenidos de los que pretendan impartir. En estos programas se deberán desarrollar, al menos,

las materias y pruebas recogidas en los anexos I y II, y en ellos se concretará, distinguiendo en función de la categoría del título de conducción de vehículos ferroviarios, el alcance y contenido de dichas materias.

La duración del programa de formación para la obtención del título de conducción de vehículos ferroviarios de categoría A incluirá, al menos, una carga lectiva equivalente a cuatrocientas veinticinco horas, de las cuales, al menos, ciento veinte horas corresponderán a la formación práctica y de ésta, como mínimo, cuarenta horas serán prácticas de conducción efectiva en vehículos ferroviarios.

La duración del programa de formación para la obtención del título de conducción de vehículos ferroviarios de categoría B incluirá, al menos, una carga lectiva equivalente a mil ciento cincuenta horas, de las cuales, al menos, quinientas corresponderán a la formación práctica y de ésta, como mínimo, doscientas serán prácticas de conducción efectiva en vehículos ferroviarios.

3. Los titulares de un título de conducción de vehículos ferroviarios de categoría A podrán obtener el título de conducción de vehículos ferroviarios de categoría B siempre que superen un curso de formación específico, o curso puente que les de la cualificación necesaria para acceder al mencionado título. No obstante, aquellos titulares del título de conducción de categoría A que carezcan de título de Bachiller o equivalente, o de un título de Técnico de Formación Profesional de Grado Medio, o titulación equivalente, habrán de contar con una experiencia previa en el ejercicio de sus funciones de, al menos, dos años antes de poder acceder al referido curso.

4. La duración del programa de formación del curso puente para la obtención del título de conducción de vehículos ferroviarios de categoría B incluirá, al menos, una carga lectiva equivalente a setecientas veinticinco horas, de las cuales, al menos, trescientas ochenta horas corresponderán a la formación práctica y de ésta, como mínimo, ciento sesenta horas serán prácticas de conducción efectiva en vehículos ferroviarios.

5. Las prácticas de conducción para obtener el título de conducción de vehículos ferroviarios de categoría A o B sólo podrán iniciarse una vez que el centro de formación correspondiente haya verificado que los aspirantes a los respectivos títulos cuentan con la suficiente formación teórica inicial para realizarlas de forma segura. A los efectos de la realización de las prácticas de conducción real para la obtención de los títulos de conducción de vehículos ferroviarios, los centros homologados de formación podrán celebrar acuerdos con las empresas ferroviarias y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Artículo 28. Pruebas de evaluación.

1. El aspirante a la obtención de cualesquiera títulos de conducción de vehículos ferroviarios previstos en esta orden deberá demostrar un nivel de conocimientos teóricos y prácticos adecuado a las funciones que pretenda realizar, para lo cual habrá de superar las correspondientes pruebas de evaluación realizadas por la Dirección General de Ferrocarriles.

Previamente a la realización de las referidas pruebas para la obtención de los títulos de conducción de vehículos ferroviarios de categoría A y B, los aspirantes habrán de presentar ante la Dirección General de Ferrocarriles el certificado de aptitud psicofísica regulado en el Anexo VI, de condiciones de capacidad psicofísica para la certificación de valoración de aptitud de personal de conducción, que habrá de estar emitido, con arreglo a lo dispuesto en el Título IX, por un centro homologado de reconocimiento médico dentro de los dos meses anteriores a la fecha de realización de las pruebas de evaluación.

2. La Dirección General de Ferrocarriles convocará las pruebas de evaluación, informando en la correspondiente convocatoria del formato, tipo, alcance, contenido y criterios de evaluación de las mismas.

3. Para la realización de las pruebas de evaluación, la Dirección General de Ferrocarriles nombrará, atendiendo a los principios de competencia e imparcialidad, un tribunal examinador formado por expertos cualificados por su experiencia profesional y conocimientos, que se encargarán de la supervisión, control y evaluación de los aspirantes. La presidencia de dicho tribunal recaerá en un funcionario de la Dirección General de Ferrocarriles.

4. Las circulaciones necesarias para la realización de los exámenes el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias se realizarán en tramos y surcos horarios que establezca dicha entidad. A dichas circulaciones no les será de aplicación canon alguno por el uso de la infraestructura.

Artículo 29. *Obtención de los títulos de conducción de vehículos ferroviarios.*

1. Una vez realizadas las pruebas de evaluación, la Dirección General de Ferrocarriles comunicará a los aspirantes, en el plazo máximo de un mes desde la fecha en que fueron realizadas, los resultados de las mismas, otorgando, en su caso, los correspondientes títulos de conducción de vehículos ferroviarios dentro de los treinta días siguientes a la fecha de comunicación de dichos resultados. Se notificará al interesado la resolución de otorgamiento de su correspondiente título en el plazo máximo de treinta días a contar desde la fecha de dicha resolución.

2. La Dirección General de Ferrocarriles inscribirá en el Registro Especial Ferroviario los títulos de conducción de vehículos ferroviarios que otorgue.

Artículo 30. *Validez de los títulos de conducción de vehículos ferroviarios.*

1. Los títulos de conducción de vehículos ferroviarios conservarán su validez mientras su titular no incurra en alguna de las causas de suspensión o revocación contempladas en el artículo siguiente y mantenga en vigor el certificado de aptitud psicofísica, regulado en el Anexo VI, de condiciones de capacidad psicofísica para la certificación de valoración de aptitud de personal de conducción.

2. No obstante lo establecido en el apartado anterior, la Dirección General de Ferrocarriles requerirá a los poseedores de un título de conducción de vehículos ferroviarios la realización, cada tres años, de cursos de actualización y reciclaje de conocimientos teóricos y prácticos. En todo caso deberán realizarse estos cursos cuando se produzcan innovaciones tecnológicas o cambios normativos que, a juicio de la Dirección General de Ferrocarriles, tengan carácter sustancial.

Artículo 31. *Suspensión y revocación de los títulos de conducción de vehículos ferroviarios.*

1. A los efectos de garantizar la seguridad en el tráfico ferroviario e independientemente de en quién recaiga la responsabilidad del hecho, la Dirección General de Ferrocarriles suspenderá un título de conducción de vehículos ferroviarios cuando:

a) No se hayan realizado, en tiempo y forma, los cursos de actualización y reciclaje a que se refiere el artículo 30.2.

b) Se cometa una infracción administrativa en los términos previstos en el artículo 92 de la Ley del Sector Ferroviario.

c) No se renueve puntualmente la validez del certificado de aptitud psicofísica.

2. El titular podrá recuperar la validez del título suspendido cuando, respectivamente:

a) Supere los oportunos cursos de actualización y reciclaje.

b) Cumpla la sanción a la que hubiere dado lugar la infracción cometida, o se proceda a su archivo.

c) Acredite de nuevo su aptitud psicofísica.

3. La Dirección General de Ferrocarriles revocará un título de conducción de vehículos ferroviarios cuando:

a) Exista una pérdida sobrevenida de las condiciones exigidas para su obtención.

b) Se derive de un procedimiento sancionador que, en su caso, concluya en la pérdida definitiva del mismo.

c) De acuerdo con el artículo 38, haya sido objeto de revocación de la habilitación, por haberse detectado, en su titular, niveles de alcohol superiores a los autorizados o indicios analíticos de consumo de estupefacientes, psicotrópicos o cualesquiera otras sustancias que produzcan efectos análogos, un mínimo de dos veces en un período de cinco años.

4. El procedimiento para la suspensión, o en su caso, la revocación del título de conducción de vehículos ferroviarios se iniciará por la Dirección General de Ferrocarriles, de oficio o a instancia del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias o de la empresa ferroviaria en la que el interesado preste sus servicios, dándose audiencia a éste para que formule las alegaciones que estime pertinentes en el plazo máximo de quince días desde que se inicie dicho procedimiento. La Dirección General de Ferrocarriles dictará resolución en los quince días siguientes, la cual se anotará en el Registro Especial Ferroviario y, en su caso, se comunicará al responsable de seguridad en la circulación de la entidad para la que el afectado realiza la actividad ferroviaria.

5. La resolución de la Dirección General de Ferrocarriles no agotará la vía administrativa, pudiendo interponerse contra la misma recurso de alzada. El plazo máximo para dictar y notificar la resolución sobre dicho recurso será de tres meses. Transcurrido dicho plazo sin que hubiera recaído resolución expresa deberá entenderse estimado dicho recurso.

Artículo 32. *Formato y especificaciones de los títulos de conducción de vehículos ferroviarios.*

1. El formato del documento que formalice el otorgamiento de un título de conducción de vehículos ferroviarios será establecido por la Dirección General de Ferrocarriles. En dicho documento deberá recogerse, al menos, la siguiente información:

a) Categoría del título de conducción de vehículos ferroviarios.

b) Número de inscripción del título en el Registro Especial Ferroviario.

c) Nombre, apellidos y fotografía reciente del titular.

d) Número del documento nacional de identidad, de pasaporte o de tarjeta de residencia.

e) Nacionalidad.

f) Fecha de nacimiento.

g) Domicilio a efecto de notificaciones.

h) Firma del funcionario emisor del título y la fecha de emisión.

i) Firma del titular.

j) Sello de la Dirección General de Ferrocarriles.

2. Asimismo, habrá de consignarse la fecha de expedición del último certificado de aptitud psicofísica y su

plazo de validez, así como la fecha en que se realizó el último reciclaje formativo. No obstante, estos datos podrán figurar en un documento anexo al título de conducción de vehículos ferroviarios según lo que establezca la Dirección General de Ferrocarriles.

CAPÍTULO III

Habilitaciones de conducción

Artículo 33. Principios generales.

1. El personal de conducción o maquinista deberá disponer para el ejercicio de sus funciones de:

- a) Un título de conducción de vehículos ferroviarios.
- b) La habilitación de conducción por clase de material correspondiente a aquel con el que vaya a realizar su actividad.
- c) La habilitación de conducción por infraestructura correspondiente a la línea ferroviaria o infraestructura en la que vaya a prestar sus servicios.

2. Las habilitaciones de conducción se otorgarán a propuesta de sus respectivos responsables de seguridad en la circulación, por las empresas ferroviarias o, en su caso, por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, al personal propio de dichas entidades, que disponga de un título de conducción en vigor y haya recibido la formación necesaria para el desempeño de la correspondiente actividad.

3. Las habilitaciones de conducción sólo serán válidas en el marco de existencia de relación laboral entre el titular de la misma y la entidad que lo habilita.

4. Corresponde a los responsables de seguridad en la circulación de las empresas ferroviarias y, en su caso, al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, en el marco de lo establecido en esta orden:

- a) Determinar el tipo y alcance de las habilitaciones de conducción que otorguen.
- b) Comprobar el cumplimiento por el candidato de las condiciones mínimas exigidas para acceder a la formación necesaria para obtener las referidas habilitaciones.
- c) Determinar el contenido de los programas de formación para la obtención y renovación de dichas habilitaciones.
- d) Aprobar la propuesta de desarrollo del contenido de los programas de formación, que deberá ser tal que aporte el conocimiento suficiente para la superación de las pruebas que figuran en el artículo 36.2.

5. Se comunicarán a la Dirección General de Ferrocarriles las decisiones que se adopten en cumplimiento de lo previsto en el apartado anterior.

Artículo 34. Tipos de habilitación.

1. Las habilitaciones de conducción que otorguen las empresas ferroviarias y, en su caso, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, serán de dos tipos:

- a) Habilitación de conducción por clase de material.
- b) Habilitación de conducción por infraestructura.

2. Las habilitaciones de conducción por clase de material facultan a su titular para la operación y manejo del vehículo ferroviario que se indique en la habilitación, siempre que se disponga de la habilitación por infraestructura para aquélla por la que se va a operar.

3. Las habilitaciones de conducción por infraestructura facultan a su titular para conducir por el itinerario o entorno operativo que se recoja en la propia habilitación,

siempre que se disponga de la habilitación de material para aquél que se va a utilizar.

Artículo 35. Condiciones para acceder a la formación que permite la obtención de las habilitaciones de conducción.

Serán condiciones para acceder a la formación que requiere una habilitación de conducción, además de las previstas en el artículo 26, estar integrado en la plantilla de personal de la entidad a la que corresponda otorgar la habilitación.

Artículo 36. Obtención de las habilitaciones.

1. La obtención de las habilitaciones de conducción requerirá la superación de las correspondientes pruebas teóricas y prácticas que aseguren un nivel de formación y conocimiento adecuados para realizar las funciones para las que facultan.

No obstante lo anterior, no se podrán otorgar habilitaciones de conducción a aquel personal que no disponga de un título de conducción en vigor.

2. Las horas de docencia, la tipología, las características de las pruebas teóricas y prácticas, así como la duración de los ejercicios y pruebas de evaluación correspondientes serán establecidas por los centros homologados de formación, a solicitud de las empresas ferroviarias o del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, conforme al programa de formación a que se refiere el artículo 33.4. En todo caso, los programas formativos deberán respetar los siguientes mínimos: ochenta horas de carga lectiva para la habilitación de conducción por clase de material, y treinta horas de carga lectiva para la habilitación de conducción por infraestructura.

Las pruebas teóricas y prácticas de evaluación contendrán, como mínimo, los siguientes aspectos:

- a) Para la habilitación por clase de material:
 - 1.º Pruebas y verificaciones prescritas antes de la salida del tren.
 - 2.º Conocimiento del material rodante.
 - 3.º Pruebas de frenado del tren.
 - 4.º Tipo de marcha y velocidad máxima del tren en función de las características de la línea.
 - 5.º Dominio de la conducción del tren para no degradar las instalaciones ni el material.
 - 6.º Anomalías.
 - 7.º Incidentes y accidentes de explotación, incendios y accidentes con víctimas.
 - 8.º Condiciones de reanudación de la marcha después de un incidente que afecte al material.
 - 9.º Inmovilización del tren.
- b) Para la habilitación de infraestructura:
 - 1.º Pruebas de frenado del tren.
 - 2.º Tipo de marcha y velocidad máxima del tren en función de las características de la línea.
 - 3.º Conocimiento de la línea.
 - 4.º Reglamentación de seguridad.
 - 5.º Conducción del tren.
 - 6.º Anomalías.
 - 7.º Incidentes y accidentes de explotación, incendios y accidentes con víctimas.

3. La formación exigida para la obtención de las habilitaciones contempladas en este Título será impartida por los centros de formación de las empresas ferroviarias y, en su caso, del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias o por otros centros de formación con los que estas entidades convengan, todos ellos homologados con arreglo a lo previsto en el Título VIII.

4. El documento que formalice el otorgamiento de las habilitaciones de conducción contendrá, al menos, la siguiente información:

- a) Nombre de la entidad que otorga la habilitación con identificación del responsable de seguridad en la circulación que la firma.
- b) Nombre y apellidos del titular.
- c) Número del documento nacional de identidad, de pasaporte o de tarjeta de residencia y nacionalidad.
- d) Tipo de habilitación y fecha de expedición.
- e) Fecha de realización del último reciclaje formativo de esta habilitación. Número de inscripción del título en el Registro Especial Ferroviario.

5. La Dirección General de Ferrocarriles establecerá el formato y el diseño de estas habilitaciones.

Artículo 37. *Validez de las habilitaciones.*

1. El período de validez de las habilitaciones se sujetará al régimen de renovación que establezcan las entidades que las otorgan.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, las habilitaciones perderán, en todo caso, su validez cuando:

- a) El titular de la habilitación cause baja laboral en la entidad que le habilitó.
- b) El título de conducción de que dispone el titular sea suspendido o revocado, con arreglo a lo previsto en el artículo 31.

3. Todo régimen de renovación de las habilitaciones habrá de contemplar un curso de actualización y reciclaje de conocimientos teóricos y prácticos con la periodicidad y contenido que disponga la entidad que las emita.

4. Sin perjuicio de lo previsto en el artículo 63 de esta orden, en relación con los plazos de validez del certificado de aptitud psicofísica, todo titular de una habilitación se someterá, por indicación de su superior jerárquico, a reconocimientos psicofísicos adicionales cuando:

- a) Hubiere estado involucrado en un accidente o en un incidente de circulación que pudiera haber dado lugar a un accidente.
- b) Se observaran en el titular alteraciones evidentes de su estado físico o psíquico.
- c) Hubiere estado apartado, por enfermedad o accidente, del ejercicio de las tareas de conducción de vehículos ferroviarios, durante más de tres meses; así como después de un accidente laboral grave o muy grave

Artículo 38. *Suspensión y revocación de las habilitaciones.*

1. A los efectos de garantizar la seguridad en el tráfico ferroviario e independientemente de en quién recaiga la responsabilidad del hecho, se suspenderá la habilitación cuando:

- a) Se detecten, en su titular, niveles de alcohol superiores a los autorizados o indicios analíticos de consumo de estupefacientes, psicotrópicos o cualesquiera otras sustancias que producen efectos análogos.
- b) No se hayan realizado, en tiempo y forma, los cursos de actualización y reciclaje a que se refiere el artículo 37.3.
- c) Se cometa una infracción administrativa en los términos previstos en el artículo 92 de la Ley del Sector Ferroviario.
- d) Su titular, en el ejercicio de su actividad profesional, se niegue a someterse a un control para la detección de consumo de alcohol o de indicios analíticos de consumo de drogas de abuso y sustancias psicoactivas, reali-

zado por personal autorizado al efecto, de acuerdo con la normativa vigente.

2. El titular podrá recuperar la validez de la habilitación suspendida cuando:

- a) Acredite de nuevo su aptitud psicofísica, en el supuesto de los casos 1.a) y 1.d), del apartado anterior.
- b) Supere los oportunos cursos de actualización y reciclaje, en el supuesto del caso 1.b) del apartado anterior.
- c) Cumpla la sanción administrativa a la que hubiere dado lugar la infracción cometida, o se proceda a su archivo. en el supuesto de los casos 1.a) y 1.c) del apartado anterior.
- d) Transcurridos tres meses después de su negativa en el supuesto del caso 1.d) del apartado anterior, previa acreditación de su aptitud psicofísica.

3. La resolución resultante del procedimiento de suspensión o, en su caso, revocación de la habilitación se comunicará, en los casos de suspensión y revocación, al Registro Especial Ferroviario y al responsable de seguridad en la circulación de la entidad que hubiera otorgado la habilitación.

TÍTULO VI

Personal responsable técnico del mantenimiento de material rodante ferroviario

Artículo 39. *Principios generales.*

1. El personal responsable técnico del mantenimiento del material rodante ferroviario que opere en la Red Ferroviaria de Interés General deberá disponer de una habilitación en vigor otorgada por el director del centro homologado de mantenimiento de material rodante ferroviario donde preste sus servicios, de conformidad con lo dispuesto en este Título.

Las habilitaciones que se emitan deberán ser concordantes con los tipos de intervención de mantenimiento para los que el mencionado centro de mantenimiento se encuentre habilitado de conformidad con lo establecido en la orden del Ministerio de Fomento por la que se regulan las condiciones para la homologación del material rodante ferroviario y de los centros de mantenimiento y se fijan las cuantías de la tasa por certificación de dicho material.

2. En el marco de esta orden, corresponde al director del centro de mantenimiento de material rodante homologado, que deberá poseer una experiencia profesional mínima de tres años en el desempeño de funciones relacionadas con la fabricación, el mantenimiento o la reparación del material rodante ferroviario:

- a) Determinar el alcance de las habilitaciones correspondientes al personal responsable técnico del mantenimiento del material rodante ferroviario.
- b) Comprobar el cumplimiento por el candidato de las condiciones mínimas exigidas para acceder a la formación necesaria para obtener las referidas habilitaciones.
- c) Determinar el contenido de los programas de formación para la obtención y renovación de dichas habilitaciones.
- d) Aprobar la propuesta de desarrollo del contenido de los programas de formación y las pruebas de evaluación que le formule el centro de formación correspondiente.

3. El centro homologado de mantenimiento de material rodante informará a la Dirección General de Ferrocarriles y al Administrador de Infraestructuras Ferro-

4. CONDICIONES PARA PRESTAR SERVICIOS RELACIONADOS CON LA CIRCULACIÓN

4.1. PERSONAL AFECTADO

Para concretar las condiciones que debe cumplir todo el personal que interviene en la circulación, tanto el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias como Renfe Operadora redactarán los procedimientos adecuados para:

- La obtención de la acreditación correspondiente a las funciones a desempeñar, con inclusión de los criterios de selección, aptitud médica, psicológica y profesional, y programas de formación que incluyan su duración, tanto teórica como práctica.
- Asegurar la realización de reciclajes obligatorios, con una periodicidad máxima de tres años, y con su correspondiente evaluación.
- Asegurar, para el personal relacionado con la circulación, el cumplimiento de los programas de revisiones médico/psicotécnicos establecidos. Hasta que en el desarrollo reglamentario de la Ley 39/2003 se concreten baremos y periodos, cada empresa estará a lo regulado en los Convenios Colectivos vigentes.
- Mantener un fichero informático permanentemente actualizado con la relación de todas las personas que realicen funciones de seguridad en la circulación, figurándose como mínimo los datos siguientes: tipo de licencia, clase de habilitación, clase de certificado de capacidad psico-física y su período de vigencia.

4.2. COMPORTAMIENTO DURANTE EL SERVICIO

Con independencia de la capacitación exigida al personal para realizar funciones relacionadas con la circulación, es necesario que las condiciones en las que se presta el servicio garanticen la atención y concentración necesarias.

El personal relacionado con la circulación debe presentarse al servicio en óptimas condiciones físicas y exento de fatiga; abstenerse de consumir bebidas alcohólicas, drogas de abuso u otras sustancias psicoactivas que puedan modificar sus capacidades médico-laborales; y evitar cualquier tipo de exceso que perjudique sus facultades durante el desempeño normal del trabajo.

Corresponde a los Mandos la vigilancia de las anteriores prescripciones, relevando del servicio a cuantas personas las infrinjan.

Constituye, asimismo, obligación fundamental no ordenar, la realización de jornadas superiores a las permitidas, ni sobrepasar los límites establecidos para la conducción continuada, salvo causa de fuerza mayor.

4.3. ORGANIZACIÓN DE LAS REVISIONES MÉDICAS Y PSICOLÓGICAS

La organización y realización de las pruebas corresponderá a los Centros Médicos Homologados de modo que queden garantizados los periodos cíclicos regulados en la normativa. Los trabajadores que no superen dichas revisiones, serán objeto del oportuno informe técnico emitido por los Servicios Médicos y Psicológicos y remitido a la Dependencia del trabajador, para que, a la vista del dictamen, tome las medidas oportunas.

A unas y otras pruebas las personas podrán ser acompañadas, si lo desean, por sus representantes sindicales.

Se procurará que el trabajador disponga, para poder realizar estas revisiones, de un descanso de veinticuatro horas, desde el deje del servicio o desde la llegada al punto donde tiene que realizarlas, hasta la hora de comienzo de las mismas, según se efectúen éstas en su residencia o fuera de ella. En cualquier caso, deberá disponer de un descanso mínimo de ocho horas en la residencia donde tengan que ejecutarse las pruebas.

4.4. PROHIBICIÓN DE PRESTAR SERVICIO BAJO LOS EFECTOS DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS, DROGAS DE ABUSO U OTRAS SUSTANCIAS PSICOACTIVAS QUE PUEDAN ALTERAR LAS CAPACIDADES MÉDICO-LABORALES.

4.4.1. Alcance de la prohibición

Durante el servicio de circulación se prohíbe terminantemente el consumo de bebidas alcohólicas, drogas de abuso u otras sustancias psicoactivas que puedan modificar las capacidades psico-físicas.

Queda terminantemente prohibido a todas las personas vinculadas directamente con la circulación, tener bebidas alcohólicas y demás productos antes citados, en sus lugares de trabajo.

Asimismo, queda prohibido el consumo de tales productos aún fuera de las horas de servicio, siempre que sus efectos modificativos de la capacidad médico-laboral o psico-laboral puedan prolongarse en el tiempo hasta afectar a un período de servicio.

Es responsabilidad de cualquier trabajador que realice tareas relacionadas con la circulación que, en consulta médica, reciba una prescripción terapéutica, informar al facultativo de su condición profesional relacionada con la seguridad en la circulación del tráfico ferroviario, a los efectos de que éste valore si el tratamiento prescrito puede mermar su capacidad. Si así fuera, el paciente demandará evidencia escrita de esta circunstancia, que presentará al médico de la compañía, a fin de que éste determine si ha lugar o no a una retirada temporal de la actividad de circulación.

4.4.2. Procedimiento en caso de duda sobre el estado de un trabajador

Cualquier persona que tenga dudas razonables sobre el estado físico o psíquico de otra, lo pondrá en conocimiento del P.M. y de su Dependencia, o, en su defecto, tomará las medidas necesarias para que no se le entregue el servicio o para que se le releve del mismo, si ya estuviera prestándolo, acudiendo lo antes posible a un médico, con preferencia de la propia empresa, para que dictamine sobre el particular.

Esta medida, que deberá ser puesta en conocimiento de la Representación Sindical del Centro de Trabajo, será tomada especialmente por los Jefes inmediatos o de la dependencia, que garantizarán su objetividad.

4.4.3. Personas implicadas en accidentes o incidentes

Las personas implicadas en accidentes o incidentes de circulación, deberán someterse a determinaciones de alcoholemia y de metabolitos de drogas en orina. A cualquier persona relacionada con la circulación e implicada en un accidente o incidente se le facilitarán los medios necesarios para que pueda ser sometido, de la forma más inmediata posible, a las pruebas antes citadas.

En caso de negativa por parte del agente, o agentes implicados, a realizar las pruebas para la determinación del nivel de alcoholemia o la existencia de indicios analíticos de consumo de drogas de abuso o sustancias psicoactivas, se actuará como si el resultado de las mismas hubiera sido positivo.

Si el resultado final de las pruebas de alcoholemia fuera superior al permitido, 0,2 gramos de alcohol por litro de sangre ó 0,10 miligramos de alcohol por litro de aire espirado, se considerará que la persona no reúne las condiciones necesarias para prestar servicio.

Si se evidenciaran indicios analíticos de consumo de drogas se considerará que la persona no reúne las condiciones necesarias para prestar servicio.

4.4.4. SONDEOS SISTEMÁTICOS PARA EL CONTROL DEL CONSUMO DE ALCOHOL, DROGAS DE ABUSO Y OTRAS SUSTANCIAS PSICOACTIVAS CAPACES DE ALTERAR LAS CAPACIDADES MÉDICO-LABORALES

Serán realizados por agentes debidamente acreditados a todo el personal relacionado con la circulación, bien de forma programada o aleatoria. Las pruebas de alcoholemia inicialmente serán efectuadas con etilómetros y sólo tendrán carácter definitivo las realizadas mediante análisis de sangre.

Las pruebas para la investigación de indicios analíticos de consumo de drogas de abuso u otras sustancias psicoactivas capaces de alterar las capacidades médico-laborales se efectuarán siempre por personal suficientemente capacitado. Los sondeos deberán ser puestos en conocimiento de la representación sindical en las fechas de su realización.

4.5. CARÁCTER DE LOS TRÁMITES Y ACTUACIONES

Todos los trámites y actuaciones relacionados en estas normas se realizarán con la mayor discreción y tendrán el carácter de materia reservada, sin perjuicio de comunicar los resultados a los responsables jerárquicos del personal afectado.

Artículo 92. *Infracciones y sanciones específicas en materia de circulación y conducción.*

1. El incumplimiento, por el personal de circulación o de conducción, de la normativa reglamentaria sobre cualificación profesional y seguridad en el tráfico tendrá el carácter de infracción administrativa.

2. Tendrán la consideración de muy graves las infracciones a que se refiere el apartado siguiente, cuando concurren circunstancias de peligro para la seguridad del tráfico ferroviario o pongan en riesgo las personas o las mercancías. Además, será infracción muy grave la conducción de máquinas sin contar con la titulación reglamentariamente exigible al efecto.

3. Se consideran infracciones graves la conducción de máquinas de forma negligente o temeraria, la ingestión de bebidas alcohólicas, con tasas superiores a las que reglamentariamente se establezcan o de estupefacientes, psicotrópicos o cualquier otra sustancia de efectos análogos, que perturben o disminuyan las facultades psicofísicas del personal de circulación o conducción, la omisión de socorro en caso de necesidad o accidente y la conducción y circulación de máquinas que incumplan las condiciones técnicas y de seguridad establecidas en la esta ley y en las normas de desarrollo o excediendo los tiempos máximos de conducción que se fijen reglamentariamente.

4. Tendrán la consideración de infracciones leves aquellas que no se califiquen expresamente como muy graves o como graves.

5. Las infracciones muy graves serán sancionadas con multas de hasta 15.000 euros. Las graves, con multas de hasta 6.000 euros y las leves, con multas de hasta 3.000 euros. En el caso de infracciones muy graves o graves, podrá imponerse, además, como sanción la revocación de la licencia o del permiso para la conducción de vehículos de transporte ferroviario.

6. Del pago de las multas responderá, solidariamente, la empresa ferroviaria en la que preste sus servicios el personal sancionado, sin perjuicio de la posibilidad de repetir contra el mismo.

**RESOLUCION DEL MINISTERIO DE FOMENTO EN RELACION AL
ARTÍCULO 92.3 DE LA LEY DEL SECTOR FERROVIARIO**

A los efectos de lo dispuesto en el artículo 92.3 de la Ley del Sector Ferroviario y con sujeción a lo indicado en el apartado 4º de la disposición adicional duodécima del Reglamento del Sector Ferroviario, se realiza la siguiente interpretación del apartado 2 de dicha disposición adicional duodécima:

El inicio del cómputo del periodo de 24 horas será desde el comienzo de la actividad de conducción. No obstante, dicho cómputo se dará por finalizado cuando se disfrute de forma continuada y completa el descanso establecido por la correspondiente normativa laboral (fuera o dentro de la residencia).

Artículo 13. Tiempo de trabajo y descanso en el transporte ferroviario.

1. Serán de aplicación en el transporte ferroviario las disposiciones comunes contenidas en los **artículos 8 y 9** de este Real Decreto, con las particularidades que se contemplan en este artículo.
2. Las disposiciones del **artículo 8** sobre tiempos de trabajo efectivo y de presencia serán de aplicación en el transporte ferroviario a los conductores y demás personas que presten sus servicios a bordo de los trenes durante el trayecto de los mismos, pertenezcan o no a empresas dedicadas al transporte ferroviario.

Dichas disposiciones serán igualmente de aplicación, en las empresas de transporte ferroviario, en los servicios siguientes:

- a. En las estaciones de tráfico reducido, apeaderos, apartaderos y apeaderos-cargaderos, directamente relacionados con la circulación, y el de estaciones comprendidas en el control de tráfico centralizado.
- b. Vigilancia y custodia, incluida la vigilancia en un punto fijo.

Los Convenios colectivos identificarán, en su caso, los servicios señalados en las letras anteriores, adaptándolos a las modificaciones derivadas de las innovaciones tecnológicas en el transporte ferroviario.

3. El límite de nueve horas ordinarias de trabajo efectivo previsto en el apartado 3 del **artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores** se podrá superar excepcionalmente, sin perjuicio de lo dispuesto en los convenios o acuerdos que se contemplan en el artículo citado, en los trenes de largo recorrido por razones de fuerza mayor o necesidades de la explotación que incidan en la seguridad y regularidad de la circulación del tráfico ferroviario, por el tiempo imprescindible para rendir viaje en el lugar de destino.
4. El descanso entre jornadas fuera de la residencia de los conductores y demás personas que presten sus servicios a bordo de los trenes durante el trayecto de los mismos podrá reducirse, a salvo de lo dispuesto en convenio colectivo, a ocho horas para los primeros y seis para los segundos, compensándose la diferencia en la forma establecida en el **artículo 9**.