

Calificación	Salario base	Complemento Convenio	Retribución total
2,90	725,00	105	830,00
2,95	737,50	105	842,50
3,00	750,00	105	855,00
3,20	800,00	105	905,00

## MINISTERIO DE INDUSTRIA

**15360** *ORDEN de 20 de julio de 1976 por la que se modifican los artículos que se citan del Reglamento de Aparatos Elevadores.*

Ilustrísimo señor:

El vigente Reglamento de Aparatos Elevadores permite que no esté provista de puerta la entrada al camarín de los ascensores cuya velocidad sea igual o inferior a un metro por segundo, en casos de inmuebles de vivienda, o a 1,25 metros por segundo en los demás casos.

La experiencia ha evidenciado la necesidad de modificar sobre dicho particular el referido Reglamento, pues si bien no ha de estimarse proporcionalmente alto el número de accidentes, atendido el de los ascensores instalados, resulta significativa la elevada incidencia de tales accidente en supuestos de aparatos elevadores de viviendas que carecen de puerta de acceso al camarín.

Consciente de ello, este Departamento, siguiendo la orientación que se ha impuesto en varios países europeos; y con el informe favorable de la Comisión Asesora Sindical de Aparatos Elevadores, estima que ha llegado el momento de establecer la obligatoriedad de colocar puertas en la cabinas de los ascensores, con excepción de algunos casos especiales.

Teniendo en cuenta que gran parte de la industria española, para fabricar estas puertas, sobre todo si son de tipo automático, necesita efectuar importantes inversiones, así como preparar a su personal y que, además, transcurre cierto tiempo desde que se proyecta un ascensor hasta la instalación del mismo, no se impondrá la obligación de colocar puertas en cabinas hasta pasado un plazo máximo de cuatro años desde la publicación de esta Orden; sin embargo, se llamará la atención de los usuarios sobre esta cuestión, obligando a colocar en las cabinas sin puerta un letrero con la inscripción que se detalla en la presente Orden.

En su virtud, este Ministerio ha tenido a bien disponer:

Primero.—Los artículos 10, 40, 54, 55, 56 y 86 del Reglamento de Aparatos Elevadores, aprobado por Orden de 30 de junio de 1966, quedarán redactados de la forma que se indica a continuación:

«Artículo 10.

I. El conjunto constituido por las puertas de acceso a los pisos y el paramento de la pared del recinto situado frente a una entrada del camarín de un ascensor ha de formar una superficie de pared continua sobre toda la anchura de la abertura del camarín.

II. Si se trata de ascensores industriales autorizados excepcionalmente sin puerta en el camarín, el conjunto expresado en el apartado anterior deberá formar una superficie continua y lisa, es decir, sin resalte alguno, admitiéndose únicamente los salientes que puedan presentarse sin exceder de cinco milímetros (0,005 m.), redondeándose los cantos hasta un milímetro (0,001 m.) y en las restantes se achaflanar a 75 grados, como mínimo, con respecto a la horizontal, y suficientemente pulida, empleándose para ello materiales capaces de conservar estas características durante mucho tiempo, no pudiendo ser utilizado el yeso para el terminado de las paredes.

En caso de que el cierre de la puerta de acceso sea manual y la velocidad del camarín sea inferior a 0,75 metros por segundo, se permite la colocación de tiradores embutidos en la cara interna de la puerta, construidos en forma que facilite el deslizamiento de la mano cuando el camarín se encuentre en movimiento.

III. En los ascensores industriales, instalados en locales industriales en zonas reservadas para el trabajo del personal (usuarios autorizados y advertidos), se podrá admitir como superficie de pared continua las protecciones indicadas en el artículo octavo, siempre que la velocidad del ascensor no sea superior a 0,30 metros por segundo (30 centímetros por segundo).

«Protección contra posible caída de elementos suspendidos.»

«Artículo 40.

I. Cuando las puertas de acceso al ascensor se abran de forma manual desde el exterior, sobre cada uno de los batientes de la misma se instalará una o varias mirillas de vidrio que cumplan con las siguientes prescripciones:

- Su espesor debe ser al menos 0,006 metros.
- La superficie mínima de una mirilla debe ser de 0,01 metro cuadrado. Cada puerta de piso debe tener como mínimo 0,015 metros cuadrados de superficie de mirillas.
- La anchura de las mirillas no debe ser inferior a 0,06 metros ni superior a 0,15 metros.
- La parte inferior de las mirillas cuya anchura sea superior a 0,08 metros debe quedar, al menos a un metro del suelo.

II. Estas mirillas de vidrio deben permitir apreciar desde el exterior de la puerta de acceso si la cabina se encuentra situada detrás de ella.

III. En lugar de la mirilla de vidrio podrá instalarse una señal luminosa de estacionamiento de la cabina.»

«Artículo 54. I.

a) En todos los ascensores la entrada o entradas al camarín han de estar provistas de puerta o puertas.

b) Aunque la presencia de puerta sea preferible en todos los casos, se puede admitir, sin embargo, en los ascensores especializados para el transporte de cargas, que una o dos entradas opuestas de la cabina no estén provistas de puertas, si se cumplen de forma simultánea las prescripciones siguientes:

- El ascensor está reservado a usuarios autorizados y advertidos.
- La velocidad nominal del ascensor no rebasará 0,63 metros por segundo.
- La profundidad de la cabina, medida perpendicularmente a la entrada sin puerta, será superior a 1,5 metros.
- El número de pasajeros admisibles en la cabina se calculará como se indica en el artículo 48, II, no contando, sin embargo, una zona de 0,1 metro de profundidad en los umbrales de la cabina sin puerta.

II. En los montacargas, el camarín podrá no estar provisto de puerta, pero en este caso se tomarán las disposiciones necesarias para impedir que las cargas que se transporten entren en contacto con las paredes del recinto.»

«Artículo 55.

I. Las puertas de cabina deben ser de superficie llana, admitiéndose como excepción que en ascensores destinados al transporte de cargas, se puedan utilizar puertas de guillotina, provistas de una rejilla, cuyas dimensiones de malla deben ser como máximo de 0,01 metros horizontalmente y 0,06 metros verticalmente.

II. En posición de cierre, los huelgos entre hojas o entre hojas y montantes, dintel o umbral de estas puertas deben ser los más reducidos posible, para que no haya riesgo de cizallamiento. Esta condición se considera cumplida cuando estos huelgos no superan 0,01 metro.

En el caso de empleo de puertas giratorias, debe limitarse la apertura máxima (mediante topes o dispositivos análogos), para evitar roturas o daños a la puerta.

Las puertas de cabina, cuando estén cerradas, deben, exceptuando los huelgos de funcionamiento, obturar completamente las entradas de la cabina. Se admite como excepción, en el caso de un ascensor cuya utilización esté reservada a usuarios autorizados y advertidos y en el cual la altura de la entrada de la cabina sea superior a 2,5 metros, que la altura de la puerta de cabina pueda estar limitada a dos metros, si se cumplen simultáneamente las condiciones siguientes:

- La puerta será de guillotina.
- La velocidad nominal del ascensor no rebasará 0,63 metros por segundo.

III. Las puertas de cabina deben concebirse para evitar, durante su funcionamiento normal, que se acuñen, descarrilen o rebasen los límites de su recorrido.

Las puertas de cabina deslizantes horizontalmente deben estar guiadas por su parte superior e inferior.

Las puertas de cabina deslizantes verticalmente deben estar guiadas por ambos lados.

Las hojas de las puertas de cabina deslizante verticalmente deben suspenderse por dos elementos de suspensión independientes.

Los elementos de suspensión deben ser calculados con un coeficiente de seguridad mínimo de 8.

El diámetro de las poleas para cables de suspensión debe ser, al menos, igual a 25 veces el diámetro de los cables.

Los cables y cadenas de suspensión deben protegerse para evitar su salida de las gargantas de las poleas.

IV. Las puertas de cabina en posición de cierre deben poder resistir, sin deformación permanente, una fuerza horizontal de 300 N (30 kgf.) aplicada perpendicularmente desde el interior de la cabina hacia el exterior y distribuida de modo uniforme sobre una superficie de 0,0005 metros cuadrados (de forma redonda o cuadrada).

Las deformaciones elásticas que puedan ocurrir por la aplicación de esta fuerza serán inferiores a 15 milímetros y permitir a continuación el funcionamiento normal de la puerta.

V. Las puertas y sus proximidades deben ser concebidas de modo que los usuarios no puedan ser atrapados en forma peligrosa.

A fin de evitar el riesgo de cizallamiento durante el funcionamiento de las puertas deslizantes de accionamiento automático, las hojas de las puertas por el lado de cabina no deben contener huecos ni salientes de más de tres milímetros.

Las aristas deben ser achaflanadas.

Las puertas de cierre automático deben ser concebidas para reducir al mínimo las consecuencias de un golpe de las hojas contra las personas. Al efecto deben cumplirse las siguientes prescripciones:

a) Puertas de deslizamiento horizontal con maniobra automática.

En cualquier posición, el esfuerzo necesario para impedir el cierre de la puerta no debe rebasar 150 N (15 kgf.).

La energía cinética de la puerta de cabina y de los elementos mecánicos que van conectados de forma rígida a ella, calculada a la velocidad media de cierre, no debe rebasar 10 J (1 kgm.). Esta velocidad media se calculará sobre su recorrido total, descontando:

- 0,025 metros en cada extremo del recorrido para puertas de apertura central, y
- 0,05 metros a cada extremo del recorrido para puertas telescópicas.

Un dispositivo de protección sensible debe mandar automáticamente la reapertura de la puerta en el caso de que un pasajero resultara golpeado al pasar la entrada estando ya efectuándose el movimiento de cierre. El efecto del dispositivo puede ser neutralizado durante los primeros cinco centímetros del recorrido de cierre de cada hoja de la puerta.

b) Puertas de deslizamiento horizontal, cuyo cierre se efectúa bajo control permanente de los usuarios (por ejemplo, una presión continua sobre un botón).

Si la velocidad de la puerta es inferior a 0,3 metros por segundo se permitirá que la energía cinética total pueda ser superior a 10 J.

c) Puertas de guillotina.

El cierre automático de este tipo de puertas está autorizado si se cumplen las condiciones siguientes:

- 1) El ascensor es utilizado especialmente para el transporte de cargas.
- 2) El cierre se efectúa bajo control permanente de los usuarios.
- 3) La velocidad de cierre de las hojas es  $\leq 0,3$  m/s.

«Artículo 56.

I. No debe ser posible hacer funcionar el ascensor, o mantenerlo en funcionamiento, si una puerta de cabina o una hoja (si la puerta tiene varias) está abierta, salvo en las operaciones de nivelación automática del camarín con los accesos.

II. Las puertas del camarín deben estar dotadas de contactos eléctricos que cumplan las prescripciones del artículo 45.

En el caso de puertas de deslizamiento horizontal o de guillotina con varias hojas ligadas entre sí mecánicamente, se tendrá en cuenta lo siguiente:

1.º Cuando una puerta de deslizamiento horizontal o vertical consta de varias hojas unidas entre sí por un enlace mecánico directo se autorizará:

a) Colocar el dispositivo eléctrico de control de cierre en una sola hoja (la hoja rápida en el caso de puertas telescópicas).

b) Colocar el dispositivo eléctrico de control de cierre sobre el órgano de arrastre de las puertas si la unión mecánica entre este órgano y las hojas es directa.

2.º Cuando las hojas van unidas entre sí por un enlace mecánico indirecto (es decir, por cable, correa o cadena) debe ser concebido para resistir los esfuerzos normales previsibles. Este enlace mecánico debe ser realizado con especial cuidado y verificarse periódicamente. En este caso se autoriza la colocación del dispositivo eléctrico de control de cierre en una sola hoja, a condición de que sea sobre la hoja arrastrada y que la hoja actuada por el operador lo sea por enlace mecánico directo.

III. Apertura de la puerta de cabina.

1.º A fin de permitir la salida de los pasajeros, en caso de parada imprevista en la proximidad de un rellano debe ser posible, estando la cabina parada y la alimentación del operador de puerta desconectada (si éste existe):

a) Abrir o entreabrir, manualmente desde el rellano la puerta de cabina.

b) Abrir o entreabrir, manualmente, desde el interior de la cabina, la puerta de cabina y la puerta de piso a la que está ligada, en caso de puerta de arrastre simultáneo.

2.º La apertura de la puerta de cabina prevista en el caso anterior debe poder hacerse al menos en la zona de desenclavamiento, y el esfuerzo necesario para esta apertura no debe rebasar los 300 N (30 kgf.).

3.º La apertura de la puerta de cabina de un ascensor cuya velocidad rebasa un metro por segundo, debe necesitar un esfuerzo superior a 50 N (5 kgf.). Esta prescripción no es obligatoria en la zona de nivelación.

IV. Las puertas del camarín deben estar dotadas de mirillas transparentes que permitan ver desde su interior la numeración de las distintas plantas. Podrá prescindirse de estas mirillas si se instala un indicador luminoso de posición en el interior del camarín. Estas mirillas deberán cumplir las condiciones que se expresan en el artículo 40.»

«Artículo 66.

I. En los ascensores sin puerta de camarín, excepción a la que hace referencia el artículo 54 I-b de este Reglamento, el juego entre el umbral del camarín y el recinto ha de ser, como máximo, a 0,02 metros (dos centímetros).

El juego entre las jambas o montantes verticales que encuadran la abertura del camarín y el recinto ha de ser, como máximo, de 0,02 metros (dos centímetros).

Si la altura libre de la entrada del camarín es inferior a 2,40 metros, el juego entre el dintel y el recinto ha de estar comprendido entre 10 y 12 centímetros.

Se prohíbe el empleo del dintel móvil.

II. En los ascensores provistos de puertas de camarín, el juego entre el frente de la puerta y el recinto ha de ser, como máximo, igual a 0,12 metros (12 centímetros). Esta prescripción es obligatoria en todos los casos, aunque la puerta del camarín esté provista de un cierre mecánico.

El juego entre el umbral del camarín y el umbral de las puertas de acceso ha de ser, como máximo, de 0,02 metros (dos centímetros). No obstante, en el caso en que se empleen puertas con apertura automática simultánea para el camarín y el acceso, este juego podrá elevarse a un valor inferior o igual a 0,035 metros (3,5 centímetros).

La distancia entre la puerta del camarín y la de acceso, cuando ambas se encuentren cerradas, debe ser, como máximo, de 0,15 metros (15 centímetros).

III. Para los montacargas cuyo suelo de camarín se encuentre a más de 0,60 metros (60 centímetros) por encima del piso de acceso cuando el camarín se encuentre parado en el nivel de servicio, el juego entre el umbral del camarín y el recinto será, como máximo, de 0,05 metros (5 centímetros).»

Segundo.—Las prescripciones que se detallan en los artículos modificados por la presente Orden entrarán en vigor a partir de los plazos siguientes:

a) Para los proyectos presentados en las Delegaciones Provinciales del Ministerio de Industria, tres años.

b) Para las autorizaciones de puesta en marcha, cuatro años.

Ambos plazos serán contados a partir de la fecha de la publicación de la presente Orden en el «Boletín Oficial del Estado».

Tercero.—En los ascensores sin puerta de camarín, existentes o que se instalen antes de la entrada en vigor de esta Orden, deberá colocarse en sus cabinas un letrero bien visible con las inscripciones y tamaño que figuran en el modelo adjunto. Este cartel será obligatorio a partir de los noventa días de la publicación de la presente Orden en el «Boletín Oficial del Estado».

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

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 20 de julio de 1976.

PEREZ DE BRICIO

Ilmo. Sr. Director general de Industrias Siderometalúrgicas y Navales.



Dimensiones de la placa, 105 x 148,5 mm.

Material y grabado duraderos (Fotoanizado, por ejemplo)

## MINISTERIO DE COMERCIO

15361

ORDEN de 5 de agosto de 1976 sobre compensación de cambio por operaciones de exportación realizadas con Chile, Perú, Ecuador y Uruguay, en virtud de los Convenios firmados con los Gobiernos de estos países.

Ilustrísimo señor:

El Consorcio de Compensación de Seguros en virtud de los Convenios de Refinanciación firmados con los Gobiernos de Chile, Perú, Ecuador y Uruguay, ha asumido la obliga-

ción de pagar a los exportadores españoles todo o parte del importe de las mercancías exportadas, a los vencimientos convenidos, subrogándose el Consorcio en los reembolsos en dólares correspondientes a estas operaciones comerciales de exportación.

Con objeto de evitar que por esta situación se originen perjuicios, tanto al Consorcio como a los exportadores, este Ministerio, atendiendo a las consultas realizadas por la Banca delegada, y en virtud de las atribuciones que le han sido conferidas por el artículo 5.º del Decreto-ley 2/1973, de 19 de febrero, de conformidad con la propuesta formulada por la Comisión para la Compensación de Cambios, y con el informe de la Dirección General de lo Contencioso del Estado, ha resuelto establecer las siguientes normas:

1. El importe de la compensación de cambio correspondiente a las operaciones de exportación incluidas en los Convenios de Refinanciación firmados con los Gobiernos de Chile, Perú, Ecuador y Uruguay se determinará de conformidad con las normas establecidas en el Decreto-ley 2/1973, de 19 de febrero, y Orden de la Presidencia del Gobierno de la misma fecha, que lo desarrolla.

2. Para determinar el importe de la compensación de cambio que por estas operaciones comerciales ha de corresponder en cada caso, tanto al asegurado como al asegurador, los exportadores remitirán a la Comisión para la Compensación de Cambios, en el plazo de treinta días contados a partir del siguiente al de la publicación de esta Orden en el «Boletín Oficial del Estado», la siguiente documentación original:

- Autorización de la Comisión para la compensación de Cambios.
- Licencia de Exportación a que se hace referencia en la referida autorización.
- Póliza de Seguro de Crédito a la Exportación de la operación comercial.

2.2. Al remitir esta documentación, los exportadores también han de indicar el Banco donde tengan domiciliada la operación si no constara en la licencia de exportación.

3.1. El Banco de España comunicará a la Comisión para la Compensación de Cambios el importe de los reembolsos en dólares producidos en las distintas fechas por los Convenios de Refinanciación firmados con los Gobiernos de Chile, Perú, Ecuador y Uruguay, indicando asimismo el tipo de cambio aplicado a cada uno de estos reembolsos.

3.2. La Comisión para la Compensación de Cambios, mediante diligencia, que se insertará en la autorización correspondiente a la solicitud de compensación y en la licencia de exportación a que se refiere la misma, determinará el importe de la compensación que ha de corresponder al Consorcio de Compensación de Seguros y al exportador con cargo a la operación comercial.

4.1. Producidos los reembolsos en dólares previstos en los Convenios de Refinanciación firmados con los Gobiernos de Chile, Perú y Ecuador, el Banco de España abonará al Consorcio de Compensación de Seguros la diferencia de Cambio por la devaluación del dólar en los pagos realizados por éste hasta el 10 de febrero de 1973 a los exportadores asegurados que se relacionan en los referidos Convenios de Refinanciación por el importe que haya sido autorizado por la Comisión para la Compensación de Cambios.

4.2. El Banco de España anotará la compensación de cambio efectuada al Consorcio de Compensación de Seguros, en la autorización otorgada al exportador por la Comisión para la Compensación de Cambios y en la licencia de exportación de la operación comercial correspondiente.

5.1. Cumplido el trámite anterior, el Consorcio de Compensación de Seguros, teniendo en cuenta los sucesivos reembolsos que se vayan produciendo con cargo a los distintos Convenios de Refinanciación y el riguroso orden de los vencimientos comerciales consignados en las pólizas de seguros afectadas por cada uno de estos Convenios comunicará al Banco de España y a la Banca delegada donde estén domiciliadas las operaciones de los exportadores, el importe de los reembolsos que han de ser compensados con cargo a cada una de las autorizaciones concedidas por la Comisión para la Compensación de Cambios, acreditando debidamente a este efecto el tipo de cambio aplicado en la liquidación de los reembolsos por el Banco de España.

5.2. Los reembolsos en dólares procedentes del Convenio de Refinanciación firmado con el Gobierno de Uruguay no