

| | Pesetas |
|---------------------------|---------|
| Oficial de primera | 44 |
| Oficial de segunda | 43 |
| Oficial de tercera | 41 |
| Especialista | 39 |
| Peón | 38 |

Séptimo.—Se elevan un 10,884 por 100 sobre los niveles a 31 de diciembre de 1978 y a partir de 1 de enero de 1979 el plus de distancia (no suplido). En aquel mismo porcentaje se incrementarán el resto de los conceptos retributivos, asignaciones por primas y mejoras sociales mencionadas anteriormente, el cual se aplicará para 1979 en base a condiciones homogéneas de 1978.

Octavo.—La cuantía de la dieta y de la media dieta quedan fijadas a partir del 1 de enero de 1979 en 684 pesetas y 342 pesetas, respectivamente.

Noveno.—Se hace una reserva de 1 por 100 de la M. S. B. de 1978 para nueva antigüedad, ascensos y promociones, la cual asciende a 1.474.517 pesetas. En caso de que a 31 de diciembre de 1979 no se hubiera agotado dicha cantidad, la diferencia se distribuirá linealmente entre todos los trabajadores, según el tiempo de alta en la Empresa durante 1979.

Décimo.—Los efectos económicos del presente Laudo se retrotraen al 1 de enero de 1979, finalizando su vigencia el 31 de diciembre del mismo año.

Undécimo.—En todo lo no previsto y en lo no modificado por el presente Laudo queda vigente el Convenio Colectivo homologado por esta Dirección General el 18 de agosto de 1978.

Decimosegundo.—Disponer la publicación de este Laudo en el «Boletín Oficial del Estado».

Notifíquese el presente Laudo a las partes interesadas en la forma establecida en el artículo 79 de la Ley de Procedimiento de 17 de julio de 1958, haciéndoles saber que contra el mismo, en caso de disconformidad, pueden interponer recurso de alzada ante el excelentísimo señor Ministro de Trabajo, conforme a lo que dispone el artículo 28 del Real Decreto-ley de 4 de marzo de 1977, en relación con el artículo 122 de la Ley de Procedimiento Administrativo.

Madrid, 18 de mayo de 1979.—El Director general, José Miguel de Prados Terriente.

13803 *RESOLUCION de la Dirección General de Trabajo por la que se homologa el Convenio Colectivo de trabajo de ámbito interprovincial para las Empresas transportistas distribuidoras de productos petrolíferos y sus trabajadores.*

Visto el Convenio Colectivo de trabajo, de ámbito interprovincial, para las Empresas transportistas distribuidoras de productos petrolíferos y sus trabajadores, y

Resultando que con fecha 29 de enero de 1979 tuvo entrada en esta Dirección General el expediente correspondiente al citado Convenio Colectivo, con su texto, actos y documentación complementaria, suscrito por las partes el día 23 de enero de 1979, previas las negociaciones llevadas a cabo por la Comisión Deliberadora designada al efecto, y al objeto de proceder a la homologación del mismo;

Resultando que con fecha 2 de febrero de 1979 se dictó providencia por este Centro directivo, suspendiendo el plazo para homologar el referido acuerdo, previsto en el artículo 14 de la Ley 38/1973, de 19 de diciembre, sobre Convenios Colectivos, solicitándose la aportación de los datos económicos correspondientes al mismo;

Resultando que con fecha 20 de febrero de 1979 tiene entrada en este Centro directivo, remitido por la Delegación Provincial de Trabajo de Lugo, escrito de los trabajadores de la Empresa «Hijos de J. Pan de Soraluze, S. A.», de Lugo, solicitando no quedar afectados por el Convenio Colectivo para las Empresas transportistas distribuidoras de productos petrolíferos, al no haber participado ningún trabajador de la Empresa en las deliberaciones y firma del Convenio;

Resultando que con fecha 12 de marzo de 1979 tiene entrada en este Centro directivo escrito del Comité de la Empresa «Jiménez Lopera (JINOSA)», de Málaga, solicitando no serles de aplicación el citado Convenio por no haber firmado el mismo ninguno de los representantes de los trabajadores de la citada Empresa en Málaga, y por producirse concurrencia con el Convenio Provincial de Transportes de Mercancías de Málaga, cuyos efectos se extienden hasta el 4 de febrero de 1979;

Resultando que habiéndose dado traslado de los citados escritos a la Comisión Deliberadora del citado Convenio Colectivo, con fecha 6 de abril de 1979, tiene entrada en este Centro directivo acta de la reunión celebrada por aquélla, en la que tanto la representación de los trabajadores como de las Empresas se pronuncian en el sentido de que la Empresa JINOSA no puede ser excluida del Convenio, por cuanto, de manera clara, consta la actuación y participación activa del

representante de los trabajadores, señor Lázaro, en las deliberaciones como vocal titular, y en su ausencia el correspondiente suplente, y en algunas reuniones hasta tres trabajadores de la misma, y que respecto a la petición que formula Lugo, si bien era cierto el hecho de que en la documentación no figurase la presencia del representante de los trabajadores, sí podía afirmarse que había asistido a algunas reuniones y que después confirmó la representación al Presidente de la Federación don José Luis Rodríguez Pérez, que manifiesta haber actuado como mandatario verbal;

Resultando que con fecha 2 de mayo tiene entrada en este Centro directivo escrito presentado por el Comité de la Empresa «Jiménez Lopera (JINOSA)», solicitando que por falta de auténtica representación de los trabajadores del Centro de trabajo de Granada en las deliberaciones del primer Convenio de Empresas Transportistas Distribuidoras de Productos Petrolíferos no le sea de aplicación el mismo;

Resultando que en la tramitación de este expediente se han observado las prescripciones legales y reglamentarias de aplicación;

Considerando que la competencia para conocer del presente expediente le viene atribuida a esta Dirección General por el artículo decimocuarto de la Ley 38/1973, de 19 de diciembre, sobre Convenios Colectivos, y por el 12 de la Orden de 21 de enero de 1974, que la desarrolla, en orden a homologar lo acordado por las partes en el Convenio Colectivo, y disponer, en su caso, su inscripción en el Registro de la misma y su publicación en el «Boletín Oficial del Estado»;

Considerando que viniendo preceptuado en el artículo décimo de la Ley 38/1973, de 19 de diciembre, que el preaviso a los efectos de la denuncia habrá de hacerse con una antelación mínima de tres meses respecto a la fecha de terminación normal de la vigencia del Convenio, no puede tener efecto, por ser contrario a Ley la cláusula contenida en el párrafo primero del artículo 2.º del texto del Convenio, que en consecuencia habrá de entenderse modificado en los términos precisos para dar cumplimiento a lo preceptuado en el texto legal citado;

Considerando que preceptuándose claramente en el artículo sexto de la Ley 38/1973, de 19 de diciembre, sobre Convenios Colectivos, modificado por el artículo 27 del Real Decreto-ley 17/1977, de 4 de marzo, sobre Relaciones de Trabajo, que los Convenios Colectivos tienen fuerza normativa y obligan, por todo el tiempo de su vigencia, y con exclusión de cualquier otro, a la totalidad de los empresarios y trabajadores representados comprendidos dentro de su ámbito de aplicación, y quedando claramente probado, a través del expediente, la no participación, bien directa o por representación, durante las deliberaciones del Convenio de los trabajadores de la Empresa «Hijos de J. Pan De Soraluze, S. A.», de Lugo, y si por el contrario de los de la Empresa «Jiménez Lopera, S. A.», en sus Centros de trabajo de Málaga y Granada, a través del representante de aquéllos don Pedro Lázaro Mora, y en su ausencia del correspondiente vocal suplente en la Comisión Deliberadora, y no quedando probado documentalente la concurrencia de Convenios, procede entender modificado el ámbito de aplicación del Convenio (artículo 1.º), exclusivamente en el sentido de quedar excluido del mismo la Empresa «Hijos de J. Pan De Soraluze, S. A.», de Lugo, y sus trabajadores.

Vistos los preceptos legales citados y demás de general aplicación,

Esta Dirección General acuerda:

Primero.—Homologar el Convenio Colectivo de trabajo, de ámbito interprovincial, para las Empresas Transportistas Distribuidoras de Productos Petrolíferos y sus trabajadores, con la salvedad contenida en el segundo y tercer considerando de esta Resolución, en el sentido de que el preaviso a los efectos de la denuncia del Convenio habrá de hacerse con una antelación mínima de tres meses, y quedar excluido del ámbito de aplicación del Convenio la Empresa «Hijos de J. Pan De Soraluze, S. A.», de Lugo, y sus trabajadores, y asimismo con la advertencia de que ello se entiende sin perjuicio de los efectos que se establecen en los artículos quinto, dos, y artículo séptimo del Real Decreto-ley 43/1977, de 25 de noviembre, sobre Política Salarial y Empleo.

Segundo.—Que conforme a lo dispuesto en el artículo décimo del Real Decreto-ley 43/1977, de 25 de noviembre, las Empresas para las que la tabla salarial del Convenio suponga la superación de los criterios salariales de referencia contenidos en el Real Decreto-ley 49/1978, de 28 de diciembre, deberán notificar a esta Dirección General, en el plazo de quince días, su adhesión o separación del mismo. También deberá notificarse la decisión adoptada a la representación de los trabajadores.

Tercero.—Notificar esta Resolución a los representantes de los trabajadores y de los empresarios en la Comisión Deliberadora haciéndoles saber que, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo decimocuarto de la Ley 38/1973, de 19 de diciembre, no cabe recurso alguno contra la misma en vía administrativa, por tratarse de resolución homologatoria.

Cuarto.—Disponer su publicación en el «Boletín Oficial del Estado» y su inserción en el registro correspondiente de esta Dirección General.

Madrid, 18 de mayo de 1979.—El Director general, José Miguel Prados Terriente.

CONVENIO COLECTIVO INTERPROVINCIAL DE TRABAJO DE LAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS DISTRIBUIDORAS DE PRODUCTOS PETROLIFEROS Y SUS TRABAJADORES

Declaración de principios

El nuevo espíritu sobre regulación jurídico-laboral de las relaciones de trabajo, desplazan al marco del Convenio Colectivo en cualquiera de sus ámbitos, a que las partes patronales y del trabajo deliberen y acuerden la normativa que ha de regir de tal forma que por esta vía a través de recíprocas prestaciones se regule y fomente el mejoramiento de las condiciones de trabajo y de vida, el perfeccionamiento de la productividad así como la paz laboral a través de las obligaciones que contraigan.

Si estos son los principios inspiradores actuales en el ordenamiento laboral para todos los sectores del trabajo, es evidente que en el transporte en general y el de Distribución de CAMPSA en particular, aconsejan el Convenio Colectivo de trabajo, máxime cuando en el servicio público que tienen encomendado los transportistas de los productos monopolizados del combustible, han de estar en todo momento sensibilizados de que la red de distribución forma parte del complejo y engranaje general que tiene incidencia inmediata en el usuario y consumidor y en la sociedad entera.

Si a lo que se expresa adicionamos el que cada día es necesario prestar la máxima atención a la seguridad en el transporte, se llega a la conclusión evidente de que los dos sectores implicados patrón-trabajador han de aunar sus esfuerzos para la consecución de dichos fines.

Habida cuenta de que en la situación actual los trabajadores y las empresas afectadas se regían por respectivos convenios provinciales o empresariales de remuneración y conceptos retributivos distintos, ha habido necesidad de ponderar estas situaciones, efectuándose en el presente Convenio una clasificación por provincias, que se distribuyen en grupos con la aspiración unánime de las partes de que en el próximo Convenio se vaya unificando.

Consecuentes en esta declaración de principios, las representaciones legitimadas en la Comisión Deliberante han acordado suscribir y formalizar sus relaciones laborales con arreglo a lo establecido en el articulado en el presente Convenio, que fue promovido por la representación de los trabajadores.

Artículo 1.º Ambito territorial, funcional y personal.—El presente Convenio afecta a las empresas dedicadas a la actividad del transporte de distribución de productos petrolíferos actualmente monopolizados por CAMPSA y a sus trabajadores empleados exclusivamente en dicha actividad y que presten sus servicios en los centros de trabajo ubicados en las provincias que respectivamente se fijan a continuación por cada empresa:

| Empresas | Provincias |
|--|--------------------|
| Hijo de Román Bono, S. A. | Alicante. |
| Romero Hermanos, S. A. | Almería. |
| Hijos de Ignacio García, S. A. | Avila. |
| Hijos de J. Legorburo, S. A. | Albacete. |
| Sur de España, S. A. | Cádiz. |
| Avila, S. A. | Córdoba. |
| Jiménez Lopera, S. A. | Málaga-Granada. |
| J. Tejero y Cía., S. R. C. | Huelva. |
| Viuda e Hijos de F. Fernández Arroyo y R. Messia C. de B. | Jaén. |
| González Fierro, S. A. | León. |
| Hijos de J. Pan de Soraluce, S. A. | Lugo. |
| Francisco Gea Perona, S. A. | Murcia. |
| Babé y Cía., S. en C. | Orense-Pontevedra. |
| Velpa, S. A. | Salamanca. |
| Distribuidora Petrolífera, S. A. | Toledo. |
| S. A. Mirat | Zamora. |

Art. 2.º Vigencia y duración.—El presente Convenio entrará en vigor el día 1 de enero de 1979, cualquiera que sea la fecha de su homologación por la autoridad laboral y la de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», y abarcará el período comprendido entre esa fecha y el 31 de diciembre de dicho año salvo prórroga tácita por años naturales si no es denunciado formalmente por cualquiera de las partes al menos con dos meses de antelación a la fecha de su vencimiento, o en su caso, de cualquiera de las prórrogas.

Si al finalizar la vigencia no se hubiera denunciado por ninguna de las dos partes con efectos de 1 de enero de 1980, se procederá a modificar las retribuciones del personal afectado por el mismo de acuerdo con las disposiciones oficiales que para dicho año estuvieran en vigor.

Art. 3.º Concurrencias de Convenios.—El presente Convenio sustituye a todos los Convenios vigentes el 1 de enero de 1979

respecto a las empresas y personal afectados, cualquiera que fuese la duración de éstos. En su consecuencia y durante su vigencia no podrá aplicarse en el ámbito que comprende este Convenio, otro concurrente total o parcialmente, en cualquiera de sus aspectos territorial, funcional o personal.

Art. 4.º Compensación y absorción.—Las condiciones pactadas en el presente Convenio se compensarán en su totalidad con las que anteriormente vinieran disfrutando los trabajadores cualquiera que fuera su origen, denominación o forma que estuvieran concedidas respetándose las condiciones más beneficiosas que con carácter «ad personam» existan, siempre que en su conjunto y en cómputo anual sean superiores a las establecidas en este Convenio.

Las disposiciones legales que pudieran implicar variación económica en todos o en cada uno de los conceptos retributivos únicamente tendrán aplicación práctica si globalmente consideradas en cómputo anual superan el valor de éstas.

Art. 5.º Vinculación a la totalidad.—En el supuesto de que por la autoridad competente para la homologación de este Convenio no se aprobaran algunas de las cláusulas establecidas en el mismo, quedará todo él sin eficacia, debiendo procederse a un nuevo estudio de negociación de la totalidad de su contenido, que debe ser uno e indivisible.

Art. 6.º Facultades de la Empresa.—Son facultades de la Dirección de la Empresa, entre otras:

- a) La organización y reestructuración de la Empresa, impuesta por necesidades del servicio público que presta, su organización, eficacia y estabilidad.
- b) La adaptación de métodos o sistemas de trabajo, oído el Comité de Empresa.
- c) La de fomentar la productividad, exigiendo unos rendimientos normales de trabajo.

Art. 7.º Obligaciones del conductor.—Sin perjuicio de las obligaciones generales del conductor, en el desempeño de su función laboral, se concretan como específicas de esta actividad las que siguen:

- a) La de conducir cualquier vehículo de la Empresa, a tenor de las necesidades de ésta, siendo responsable del mismo y de la mercancía que transporta, durante el viaje que se le haya encomendado.
- b) La de facilitar un parte diario por escrito del servicio efectuado y del estado del camión, su cisterna y elementos accesorios a ambos.
- c) La de cubrir los recorridos por los itinerarios y en los tiempos que se fijen.
- d) Inspeccionar el estado, limpieza y conservación de los vehículos, sus cisternas y elementos accesorios.
- e) Empalmar y desempalmar mangueras, abrir y cerrar válvulas, apalmar y desapalmar brazos de carga y descarga y demás mecanismos utilizados para el llenado y vaciado de las cisternas, realizando estas funciones y sus complementarias, tanto si estos elementos son de su propio vehículo como si son ajenos al mismo, y aunque tenga que verificar estas operaciones dentro del recinto de la Entidad cargadora.
- f) La de conocer el funcionamiento y uso de los aparatos de extinción de incendios, y de ejecutar estas operaciones cuando proceda y asistir dentro de la jornada de trabajo a las prácticas de adiestramiento de aquéllos.
- g) Durante el llenado y vaciado de la cisterna verificará la operación de purga en cada compartimento, comprobando la ausencia en los mismos de agua decantada.
- h) Atenerse a las normas legales vigentes en cada momento, así como a las establecidas por CAMPSA y a las que se dicten con carácter general en relación con la circulación y transporte de productos petrolíferos.

Art. 8.º Jornada de trabajo.—La jornada de trabajo para el personal de las Empresas afectadas por este Convenio será de cuarenta y cuatro horas, en cómputo semanal, garantizándose como mínimo el abono de ocho horas diarias de lunes a viernes.

Todas las horas que superen las cuarenta y cuatro semanales o las nueve diarias tendrán la consideración de extraordinarias.

Si CAMPSA no realizase carga los sábados, la jornada laboral semanal se distribuirá de lunes a viernes.

Si se realizase carga en dicho día, la jornada laboral semanal se repartirá de lunes a sábado, aunque en este último día se efectuará como máximo cuatro horas ordinarias.

En aquellas Empresas donde la organización del trabajo lo permita y siempre previo acuerdo entre Empresa, técnicos y administrativos, se implantará la jornada continuada para éstos, respetándose los que la tienen concedida.

Dada la característica de esta actividad y cuando las necesidades del servicio los requieran, se realizarán las horas extraordinarias que como máximo están permitidas en el Real Decreto 1095/1976, de 7 de mayo, sobre régimen de horas extraordinarias en el sector del transporte.

Art. 9.º Régimen de retribuciones.—A los efectos de la tabla salarial adjunta, las Empresas comprendidas en este Convenio se encuadran en los siguientes tres grupos:

| Empresas | Provincias |
|---|--------------------|
| Grupo primero | |
| «Hijos de Román Bono, S. A.» | Alicante. |
| «Francisco Gea Perona, S. A.» | Murcia. |
| «Babé y Compañía, S. en C.» | Pontevedra-Orense. |
| Grupo segundo | |
| «Avila, S. A.» | Córdoba. |
| «Jiménez Lopera, S. A.» | Granada-Málaga. |
| «J. Tejero y Compañía, S. R. C.» | Huelva. |
| «Distribuidora Petrolífera» | Toledo. |
| «Romero Hermanos, S. A.» | Almería. |
| Grupo tercero | |
| «Hijos de José Legorburo, S. A.» | Albacete. |
| «Hijos de Ignacio García, S. A.» | Avila. |
| «Sur de España, S. A.» | Cádiz. |
| «González Fierro, S. A.» | León. |
| «Velpa, S. A.» | Salamanca. |
| «S. A. Mirat» | Zamora. |
| «Hijos de J. Pan de Soraluze, S. A.» | Lugo. |
| «Viudas e Hijos de F. Fernández Arroyo y R. Messia C. de B.» | Jaén. |

Es aspiración unánime de las partes negociadoras que en el próximo Convenio la clasificación por provincias se vaya unificando.

Art. 10. Horas extraordinarias.—Se pacta expresamente que el valor de las horas extraordinarias será de 270 pesetas para todas las categorías.

Art. 11. Pagas extraordinarias.—Las pagas extraordinarias de Navidad, Julio y la de Beneficios se abonarán en la cuantía de treinta días naturales, cada una de ellas a razón de salario base más antigüedad, y se harán efectivas en la fecha señaladas por la Ordenanza Laboral.

Art. 12. Vacaciones.—Todos los trabajadores de las Empresas afectadas disfrutarán de unas vacaciones anuales retribuidas de treinta días naturales, a razón de salario base más antigüedad, y el importe de una «bolsa de vacaciones», que se cifra en la cuantía de 8.000 pesetas.

Art. 13. Plus de peligrosidad.—Los productos que como consecuencia de la actividad que desarrollan en la Empresa manipulen o transporten habitualmente mercancías explosivas o inflamables percibirán un plus del 15 por 100 sobre el salario base por día trabajado.

Los sábados no festivos se considerarán como efectivamente trabajados a los exclusivos efectos de devengo de este plus.

Art. 14. Plus de transporte.—Se establece la cantidad de 200 pesetas diarias en concepto de plus de transporte para cada uno de los grupos y categorías del presente Convenio, percibiéndose el mismo por día efectivamente trabajado.

Los sábados no festivos se considerarán como efectivamente trabajados a los exclusivos efectos de devengo de este plus.

Art. 15. Plus de puntualidad.—Se establece una prima de 75 pesetas por día trabajado en concepto de puntualidad para todas las categorías integradas dentro de los grupos 2.º y 4.º de la Tabla Salarial adjunta, quedando fijada una prima de 60 pesetas por el mismo concepto para los menores de edad.

Art. 16. Incentivos.—Se establece para los Conductores los siguientes incentivos a la productividad:

a) Por viaje realizado:

Entendiéndose por tal cada vez que el vehículo salga cargado de factoría o subsidiaria, a razón de 20 pesetas.

b) Por kilómetro recorrido, a razón de 0,30 pesetas.

c) Por tonelada métrica/metro cúbico transportada, a razón de 0,30 pesetas.

Art. 17. Dietas.—Se fija la cuantía de la dieta completa para todo el personal afectado por el presente Convenio en 1.100 pesetas diarias, las cuales serán distribuidas de la forma siguiente:

Comida: 400 pesetas.

Cena: 400 pesetas.

Pernoctación y desayuno: 300 pesetas.

Art. 18. Prendas de trabajo.—Al personal de tráfico se le facilitará como prenda de trabajo una vez al año: Dos pantalones, dos camisas, una chaquetilla de tela, un par de zapatos o botas, y cada dos años: Un «anorak» o ropa de agua.

A los administrativos: Una chaquetilla de tela al año.

A los mecánicos: Dos buzos y un par de botas al año.

Estas prendas se entregarán con la obligatoriedad de que en la jornada de trabajo vayan provistos del uniforme correspondiente.

Se conservarán los derechos adquiridos para aquellas provincias que tuviesen unas condiciones más favorables a las fijadas en este artículo.

Art. 19. Suspensión del carné de conducir.—En el supuesto de que un Conductor sufra la retirada de su permiso de conducir, bien sea por sentencia firme o resolución también firme de la autoridad competente para ello, por período de hasta seis meses como máximo, la Empresa le asignará un nuevo puesto, recibiendo el interesado la retribución correspondiente a su nueva categoría. Al término de la suspensión del permiso de conducir será reintegrado a su antigua categoría y puesto de trabajo, entendiéndose que este beneficio se concede cuando el hecho acaecido surja conduciendo o prestando servicio con vehículo de la Empresa, salvo en caso de reincidencia.

Art. 20. Comisión Paritaria.—Se constituye una Comisión Paritaria como órgano de interpretación y vigilancia del cumplimiento del Convenio. Tendrá su domicilio en Madrid, en la calle de Orense, número 34, y se compondrá de un Presidente, un Secretario y cuatro Vocales, por cada una de las representaciones social y económica.

Serán Presidente y Secretario los actuales titulares de las negociaciones del Convenio y, en su defecto, los designados por la Comisión.

La Comisión estará constituida:

Por la parte económica

Titulares:

D. Ramón G. Babé.
D. Gregorio Juncos.
D. Manuel García.
D. José Legorburo.

Suplentes:

D. José María Cervera.
D. Eduardo Peña.

Por la parte social

Titulares:

D. José Luis Rodríguez.
D. Miguel Antonio Esteban.
D. Francisco García.
D. Bonifacio Callego.

Suplentes:

D. José Garrigós Miguel.
D. Antonio Muñoz Ramirez.

Las partes convienen en someter a esta Comisión cuantas dudas, discrepancias o conflictos pudieran derivarse como consecuencia de la aplicación, desarrollo e interpretación del Convenio, para que esta Comisión Paritaria emita su informe previo antes de acudir ante la jurisdicción correspondiente.

Art. 21. Derecho supletorio.—En lo no previsto en este Convenio regirá la Ordenanza Laboral de Transportes por Carretera de 20 de marzo de 1971, modificada por otra Orden de 9 de julio de 1974 y demás disposiciones legales.

Art. 22. Cláusula final.—Como apéndice a este Convenio, y formando parte del mismo, se incorpora el Manual de Instrucciones y Seguridad del Conductor de Vehículos Cisterna.

Cláusula adicional primera. Previsión social.—Las Empresas afectadas por este Convenio que tengan establecidas cláusulas sobre complementos en situaciones de enfermedad o accidentes de trabajo, se mantendrán en los mismos términos que tuviesen fijados el 31 de diciembre de 1978.

Cláusula adicional segunda.—Para la Empresa «Romero Hermanos, S. A.», de Almería, el presente Convenio comenzará a regir a todos sus efectos a partir de 1 de abril de 1979.

ANEXO

Tabla salarial

| | 1.º | 2.º | 3.º |
|--|--------|-------------------------------|--------|
| Grupo 1 | | | |
| Subgrupo «A»: | | | |
| I. Jefe de Servicio | 38.000 | 36.000 | 34.000 |
| II. Inspector principal | 34.500 | 33.000 | 30.500 |
| Subgrupo «B»: | | | |
| I. Ingeniero y Licenciado | 35.500 | 34.000 | 32.000 |
| II. Ingeniero y Auxiliar titulado | 28.500 | 27.500 | 25.500 |
| III. Ayudante técnico sanitario | 25.200 | 24.200 | 22.400 |
| Grupo 2 | | | |
| I. Jefe de Sección | 30.500 | 29.500 | 27.500 |
| II. Jefe de Negociado | 28.000 | 27.000 | 25.000 |
| III. Oficial 1.º | 26.200 | 25.200 | 23.300 |
| IV. Oficial 2.º | 25.200 | 24.200 | 22.400 |
| V. Auxiliar administrativo | 23.500 | 22.500 | 21.000 |
| VI. Aspirantes y Aprendices entre quince y dieciséis años | | 232 ptas/día ó 6.960 ptas/mes | |

| | 1.º | 2.º | 3.º |
|---|--------|-----------------------------------|--------|
| Aspirantes y Aprendices entre dieciséis y dieciocho años | | 367 ptas/día ó 11.010 ptas/mes | |
| Grupo 3 | | | |
| Subgrupo «A»: | | | |
| I. Jefe de Tráfico 1.ª | 28.000 | 27.000 | 25.000 |
| II. Jefe de Tráfico 2.ª | 26.500 | 25.500 | 23.500 |
| III. Jefe de Tráfico 3.ª | 26.300 | 25.300 | 23.400 |
| IV. Conductor Mecánico | 26.000 | 25.000 | 23.100 |
| V. Conductor | 25.200 | 24.200 | 22.400 |
| VI. Conductor motociclos | 24.400 | 23.400 | 21.400 |
| VII. Ayudante | 24.000 | 23.000 | 21.000 |
| VIII. Mozo especializado | 23.500 | 22.500 | 21.000 |
| IX. Mozo carga, descarga y reparto | 23.000 | 22.000 | 20.500 |
| Grupo 4 | | | |
| I. Jefe de Taller | 29.000 | 28.000 | 27.000 |
| II. Encargado Contramaestre | 28.000 | 27.000 | 25.000 |
| III. Encargado general | 26.500 | 25.500 | 23.500 |
| IV. Encargado de almacén | 26.300 | 25.300 | 23.400 |
| V. Jefe de equipo | 26.300 | 25.300 | 23.400 |
| VI. Oficial 1.ª | 26.000 | 25.000 | 23.100 |
| VII. Oficial 2.ª | 25.200 | 24.200 | 22.400 |
| VIII. Oficial 3.ª | 23.500 | 22.500 | 21.000 |
| IX. Engrasador lavacoches | 23.500 | 22.500 | 21.000 |
| X. Mozo de Taller | 23.500 | 22.500 | 21.000 |
| Grupo 5 | | | |
| I. Cobrador | 23.500 | 22.500 | 21.000 |
| II. Telefonista | 23.000 | 22.000 | 20.500 |
| III. Portero | 23.000 | 22.000 | 20.500 |
| IV. Vigilante | 23.000 | 22.000 | 20.500 |
| V. Guarda de día | 23.000 | 22.000 | 20.500 |
| VI. Guarda de noche | 23.500 | 22.500 | 21.000 |
| VII. Limpiadora | 20.000 | 19.000 | 18.000 |
| VIII. Botones y Aprendices entre quince y dieciséis años | | 232 ptas/día ó 6.960 ptas/mes | |
| Botones y Aprendices entre dieciséis y dieciocho años | | 367 ptas/día ó 11.010 ptas/mes | |

ANEXO II

Manual de instrucciones y seguridad del Conductor de distribución

1. Generalidades

1.1. Límite de aplicación.

Este manual constituye un conjunto de normas y recomendaciones a nuestro personal de tráfico, las cuales, en todo momento, serán complementarias de las dimanadas por CAMPSA.

1.2. Características de los productos transportados.

Los principales peligros derivados de los productos que se transportan son los de explosión e incendio.

Debe tenerse presente que un litro de gasolina al vaporizarse da alrededor de ciento cincuenta litros de vapor de gasolina.

a) Que estos vapores, dos o tres veces más pesados que el aire, tienden a descender, extendiéndose a nivel del suelo y penetrando en agujeros, fosos, alcantarillas y otros puntos bajos.

b) Mezclados con el aire dan una mezcla explosiva cuyo volumen puede alcanzar doce mil litros.

c) Y que esta mezcla puede explotar desarrollando una energía enorme.

La polución por una pequeña cantidad de gasolina en un hidrocarburo menos volátil que no presente peligro de inflamación a temperatura ambiente le hace más peligroso que la propia gasolina, y esto sucede con el petróleo, gas-oil y fuel-oil doméstico.

La inflamación de una mezcla explosiva se provoca por una llama, un cuerpo muy caliente, una chispa eléctrica, un rayo o una chispa producida por choque.

La agitación de los hidrocarburos, la caída en forma de lluvia, el paso a través de los filtros muy finos (microfiltros) engendra electricidad estática, que en ciertas condiciones se acumula y produce chispas.

1.3. Instrucciones generales.

- No tome bebidas alcohólicas.
- No olvide que no debe fumar a bordo del vehículo, ni durante las operaciones de carga, ni en las de descarga.
- No transporte sino personas debidamente autorizadas.
- Salvo autorización especial, ninguna otra persona, a excepción del Conductor, puede entrar en la cabina del vehículo.
- No permita la conducción de un vehículo a un tercero (salvo caso de incapacidad física accidental).
- No lleve ningún paquete o recipientes, llenos o vacíos, en el vehículo.
- Cuando las operaciones de carga y descarga hayan de realizarse con luz artificial las lámparas han de ser antideflagrantes.
- Percátase del emplazamiento de extintores y material de socorro en las EE. SS., aparatos surtidores y clientes para uso propio.
- Controle que en el camión lleva los siguientes documentos:

Permiso de Circulación y ficha de características técnicas.

Tarjeta de transporte.

Carta de Seguro Obligatorio.

Distintivo municipal de rodaje.

Tabla de calibración de la cisterna.

Justificante última revisión Jefatura de Industria.

Libro de reclamaciones Obras Públicas.

Libro de reclamaciones CAMPSA.

— Asegúrese que lleva con usted:

El permiso de conducir de la categoría apropiada a su vehículo.

El documento nacional de identidad.

Hoja de ruta del servicio.

Orden de entrega de mercancía.

— Antes de salir a la carretera compruebe que las tapas de boca de carga, tanto si la cisterna está llena como si está vacía, están bien cerradas y apretadas las palomillas.

— Cuando entre a cargar en factoría o subsidiaria o descargar en el domicilio de cualquier cliente debe acatar las normas de vigor del establecimiento.

— No abandonará el vehículo, ya sea lleno o vacío, en vía pública.

— No se acercará, lleno o vacío, a ningún vehículo ni lugar en el que se aprecie llamas o indicio de fuego.

2. Carga

2.1. Estado del vehículo.

Antes de iniciar el servicio asegúrese del buen estado del camión. Esta verificación diaria será como mínimo, antes de la puesta en marcha del motor.

— Presión y estado de neumáticos y apriete de los pernos de las ruedas, especialmente cuando el camión ha sido reparado o repintado.

— La fijación de la cabina basculante.

— Agua del radiador.

— Contenido de gas-oil en el depósito.

— Nivel y presión de aceite.

— Presión del sistema neumático o hidráulico en frenos y dirección.

— Sistema eléctrico, faros, luces de posición y señalización, limpiaparabrisas y freno eléctrico.

— Equipo del vehículo, extintor en buen estado, triángulo de señalización matafuegos.

— Manguera, boqueres, reductores, etc.

— Herramental del camión.

Después de la puesta en marcha:

— Presión de aire de frenado.

Además, si se trata de un vehículo articulado o tren de carretera, comprobar el acoplamiento, así como las extensiones de frenos y luces.

Cuando disponga el vehículo de eje autodirector, comprobar el estado del enclavamiento.

Todo el vehículo que presente algún defecto de funcionamiento, consumo excesivo o pequeñas anomalías repetidas, debe ser puesto en conocimiento del Jefe de Tráfico ó Encargado.

2.2. Entrada en cargaderos.

Lleve acoplado el cortafuegos al tubo de escape del vehículo.

Efectuar la maniobra a marcha reducida. Se parará completamente el camión, emplazándolo de forma que quede en posición de salida y que los accesos de cabina queden libres.

No fije el freno de mano más que cuando sea imprescindible, y ponga la palanca del cambio de marcha en punto muerto.

Pare el motor del camión y asegúrese antes de descender que no hay peligro de ser atropellado por el camión que se aloje en el andén contiguo.

Compruebe el cierre de las válvulas de descarga.

2.3. Puesta a tierra.

Ajuste la terminal de la puesta a tierra del cargadero al borde especial que lleva el camión, comprobando que no esté recubierto de pintura y completamente limpio. Caso contrario es conveniente limpiarlo.

2.4. Verificación de cisterna.

Compruebe que los distintos compartimentos estén vacíos y limpios, no teniendo abiertas las tapas más que el tiempo necesario para la inspección.

2.5. Operación de carga.

No cargar más de una cuba a la vez, salvo instrucciones particulares.

Introduzca el brazo de carga lo más profundo posible para evitar la caída en forma de lluvia y manténgalo en contacto con el borde de la boca de carga.

Abra la válvula del brazo a caudal reducido hasta que el líquido moje el extremo del brazo, pudiendo entonces descargar a todo caudal.

Si la carga es manual reduzca el caudal al acercarse al índice de nivel, bien fijo o bien introduciendo la varilla, hasta alcanzar la altura exacta, en que cortará totalmente el paso del líquido.

Si la carga se hace por contador simple tome las mismas precauciones al ver una cifra próxima a la cantidad presunta de carga.

Si la carga está automatizada con preselector, esté atento a que no se ha cometido errores en la preselección.

Durante todo el llenado el brazo debe estar en contacto con el borde de la boca de carga, y la apertura de válvula mantenida por accionamiento directo de la mano, no fijando nunca la posición por bloqueo de palanca de la válvula.

Cuando el llenado quede terminado, levante el brazo lentamente dejándolo escurrir en la cuba, y ciérrelo con la tapa para evitar salpicaduras.

No introduzca la varilla milimetrada hasta transcurrir tres minutos del fin de llenado.

Hecha la comprobación, cierre herméticamente la tapa de la boca, así como las válvulas de seguridad de pie de tanque.

2.6. Precauciones particulares para la carga de ciertos productos.

Para la carga de petróleo, keroseno de reactores, gas-oil o fuel-oil en cisternas que han contenido gasolina, supercarburante o «white-spirit» y no han sido desgasificadas, deberá tomar las precauciones complementarias que siguen:

2.6.1. Cuando el llenado se haga por el domo, el brazo debe tocar el fondo de la cisterna.

2.6.2. Al comienzo del llenado de cada compartimento cuando se realice por el domo, hasta que el extremo del brazo no esté recubierto de líquido, el caudal no debe ser superior a:

14 m³/h. para ligeros: boca Ø 3"
25 m³/h. para pesados: boca Ø 4"

2.6.3. Durante el resto del llenado, el caudal no debe ser superior a:

70 m³/h. para ligeros: boca Ø 3"
100 m³/h. para pesados: boca Ø 4"

2.7. Operaciones después de la carga.

Si precisa desplazar el camión para pasar de un compartimento al siguiente, no efectúe esta maniobra sino después de haber asegurado la tapa del domo y dejado el brazo de carga en posición de reposo.

2.7.1. Una vez llena toda la cisterna y comprobados los niveles, asegurarse que todas las tapas están cerradas y fijadas, que todos los brazos están en posición de reposo, replegada la pasarela de seguridad (si el carguero cuenta con este elemento), y verificado que la válvula de descarga no pierde y los tapones están debidamente ajustados.

Una vez realizadas estas operaciones, deberá desconectar la toma de tierra.

Limpie cuidadosamente las gotas caídas sobre la cisterna y especialmente sobre el pasillo, y guarde los trapos en uso, o tire los sucios en recipientes apropiados, no dejándolos nunca en el suelo.

2.7.2. Si se ha producido desbordamiento no arranque el vehículo hasta haber realizado todas las operaciones que se describirán en el párrafo 5.1.1.

2.7.3. Salga del cargadero a velocidad reducida.

Pase por el control y compruebe que el precintado se ha realizado correctamente.

Quite el cortatuegos acoplado al tubo de escape del vehículo.

En las factorías, subsidiarias o instalaciones de carga que presenten características especiales, los conductores deberán atenderse a las consignas que correspondan a dicho establecimiento.

3. Transportes

En transportes de productos petrolíferos monopolizados deberá ajustarse a:

- Reglamento de tráfico.
- Código de transportes de mercancías peligrosas.
- Régimen de productos monopolizados.
- Instrucciones de régimen interior de la Empresa.
- Insistiendo especialmente en las disposiciones siguientes:

- Respetar la velocidad máxima impuesta.
- Mantener sistemáticamente entre su camión cisterna y el vehículo cisterna que le precede una distancia no inferior a setenta y cinco metros, siempre y cuando no tenga la intención o posibilidad de adelantarse, es decir, cuando circule en convoy.
- Además, su camión-cisterna no debe estacionarse a menos de diez metros de otro camión-cisterna de hidrocarburos.

3.1. Realice el recorrido de su ruta por el camino más corto o por la carretera más adecuada para circular de acuerdo con el tipo de vehículo que conduzca.

3.2. Conserve siempre un espacio suficiente entre su camión y el vehículo que le precede, para evitar cualquier colisión en caso de disminución de velocidad o parada inesperada o de cambio de dirección imprevisto.

Este espacio depende de la velocidad y estado de la carretera. En carretera seca y con neumáticos en buen estado, debe guardar como mínimo:

15 metros cuando su velocidad es de 30 km/h.
20 metros cuando su velocidad es de 45 km/h.
50 metros cuando su velocidad es de 60 km/h.
75 metros cuando su velocidad es de 80 km/h.

En carreteras deslizantes o con mala visibilidad este espacio debe ser doble.

3.3. Para cruzar un vehículo o adelantar a un vehículo parado en una carretera, ponga una marcha conveniente y con velocidad moderada, manténgase en la parte sólida de la carretera para evitar cualquier hundimiento del terraplén susceptible de provocar el vuelco del camión.

3.4. No realice ninguna maniobra marcha atrás sin antes haberse asegurado que no hay riesgo alguno de colisión.

3.5. Para inmovilizar el camión parado asegúrese el freno de mano, y si el camión presenta algún riesgo de retroceder o avanzar, coloque los calzos.

Además, dirija siempre las ruedas hacia la acera o algún obstáculo sólido, para caso de fallo del sistema de frenado.

3.6. Si se ve obligado a parar por cualquier motivo, procure aparcarse en un lugar en que no haya riesgo de provocar un accidente.

Caso de que no le fuera posible apartarse de la ruta, coloque los triángulos de señalización, y si hubiera niebla, mantenga encendidas las luces de posición y de cruce.

3.7. Cuando llegue a su destino sitúe el camión en la posición más conveniente para facilitar la descarga, y que además permita una rápida salida ante la eventualidad de incendio.

4. Descarga

4.1. Estacionamiento.

Pare el vehículo de tal forma que pueda salir marcha hacia adelante:

- Pare el motor.
- Asegúrese el freno de mano, y si es preciso, coloque los calzos. Tenga en cuenta que los camiones cisternas de productos petrolíferos no deben estacionarse a menos de diez metros unos de otros.

Si uno de ellos está descargando, esta distancia no será menos de veinticinco metros.

4.2. Preparación de la descarga.

4.2.1. Antes de proceder a descargar, debe:

- Anunciar al cliente o a quien autorizadamente le represente la calidad y cantidad del producto, facilitándole la O/E.
- Pedirle que indique la boca correspondiente, que será, precisamente, la del tanque que contenga el producto que usted va a descargar.
- Comprobar alturas y anotarlas.
- Facilitar al recepcionista varilla milimetrada y tabla de calibración oficial de la cisterna, invitándole a comprobar la cantidad y calidad del producto, que ha de coincidir con las reseñadas en la O/E correspondiente, así como al perfecto estado en que deberán hallarse los precintos de su cisterna.
- Empalmar las mangueras ajustando el boquerel.

4.2.2. Si encuentra dificultades en la descarga por producirse el vaciado muy lento, pida al cliente que compruebe que el tubo de aireación no está obstruido.

En caso de obstrucción puede inspeccionarse desenroscando un tramo siempre a una altura superior a la del líquido en el camión.

4.2.3. Compruebe que las juntas del boquerel están en buen estado y apriételo a fondo.

4.2.4. Cuando las mangueras atraviesen la acera o paso de peatones o vehículos, no olvide de señalizarlo con los triángulos.

Prohibido terminantemente fumar en la proximidad del camión y compruebe que no hay fuego (motores eléctricos, soldadura, fraguas, etc.) en un radio de cinco metros, y si descarga gasolina, cualquiera que sea su N.O., este radio será como mínimo de 15 metros.

4.2.5. Abra la tapa de la boca de hombre del compartimento a vaciar para verificar el contenido y calibrar. Cierrelo después de la descarga.

Proceda a la descarga accionando la válvula correspondiente al compartimento que se descarga y compruebe que no hay fugas ni goteos.

En caso de apreciar fugas, cierre inmediatamente la válvula. Cuando la descarga ha terminado, cierre la válvula del camión y desmonte la manguera empezando por el racor del vehículo, para que escurra dentro del tanque del cliente.

Coloque los tapones del depósito receptor y el vaciado del camión.

4.2.6. Compruebe que los tanques han quedado completamente vacíos y asegure el cierre de la tapa de boca.

4.2.7. Recoja la firma de la O.O. de EE.

4.2.8. No olvide que está rigurosamente prohibida la descarga en bidones, desde el camión-cisterna, de gasolina y supercarburentes, ya sea en vía pública o en el interior de locales.

Cuando por razones ineludibles y previa autorización se haga necesario descargar gasolina en bidones, esta operación debe hacerse al exterior y teniendo en cuenta las precauciones siguientes:

— Suprimir toda causa de inflamación en un radio de 20 metros.

— Utilizar un tubo de material antideflagrante con válvula de cierre rápido, suficientemente largo para alcanzar el fondo del bidón.

— Establecer una unión equipotencial entre el tubo y el bidón antes de introducirlo.

— Vigilar constantemente la operación para evitar cualquier rebose y abrir el tapón de aireación del bidón para permitir la salida de gases.

Deberán observarse estas precauciones al descargar cualquier producto en bidones que hayan contenido gasolina u otro producto inflamable.

5. Instrucciones en caso de accidente

5.1. Carga.

5.1.1. Incidentes en el proceso de carga.

En el caso de que rebose de gasolina, «white-spirit» o cualquier producto volátil, avise inmediatamente al Encargado del cargadero, haga parar los motores de los vehículos próximos, no arranque su motor ni permita el arranque de camiones próximos hasta que los productos derramados hayan sido eliminados.

Limpie todos los goteos que aparezcan.

5.1.2. Si se produce incendio en una cisterna en fase de llenado, cierre la válvula, intente apartar suavemente el brazo de carga con una pértiga para evitar las proyecciones de hidrocarburos y cierre la tapa de la cisterna también con la pértiga.

Dé la señal de alerta y acúe los extintores.

5.2. Transporte.

En caso de accidente, cualquiera que sea su importancia, piense en primer lugar que debe proteger la circulación. Si se trata de un accidente importante, avise a las autoridades, Guardia Civil de Tráfico o Policía Urbana, según se trate de carretera o ciudad; a la Empresa, y a los bomberos si hubiese peligro de incendio.

5.2.1. Accidentes que no entrañan peligro para el vehículo.

No deberá permitir el remolque por otro vehículo sin contar con las instrucciones de la Empresa.

5.2.2. Fugas de la cisterna.

Pare el motor.

Intente cortar la salida del líquido con trapos, maderas o pagotes de barro.

Trate de limitar la extensión del líquido vertido, en la medida de lo posible, encaminándolo, por ejemplo, con cabaliones de tierra y tapar las salidas y goteos.

Solicite ayuda para apartar el tráfico de la zona del accidente.

Pida que corten la corriente, actuando sobre interruptores alejados para evitar las chispas, y obligue a apagar cualquier fuego o fuente de inflamación.

No arranque el motor hasta que el peligro haya sido conjurado.

Intente conseguir material que permita recoger el producto vertido.

Cuando la zona del accidente haya sido desembarazada del producto esparcido y suficientemente ventilada (si fuera posible, tras comprobación con un explosímetro), puede permitirse el restablecimiento de la corriente eléctrica.

5.2.3. Recuperación del producto cuando la cisterna está volcada.

Esta recuperación no debe hacerse más que con equipo apropiado y con medios de protección adecuados.

5.2.4. Incendio en el camión.

Utilice los extintores según instrucciones señaladas por el Comité de Seguridad; pero si el camión puede constituir un peligro para la vecindad, trate de alejarlo tomando las debidas precauciones personales. Avise a los bomberos.

5.2.5. Incendio en su ropa.

No corra, proteja su cara con los brazos y ruede lentamente sobre el suelo para apagar las llamas.

6. Mantenimiento de los vehiculos

La seguridad en ruta depende en gran medida del buen estado de mantenimiento del material. Esto, que es general para todo tipo de transportes, adquiere mayor importancia cuando los materiales transportados son, como en nuestro caso, productos inflamables.

6.1. Atenciones antes de iniciar el servicio.

Todo conductor, antes de poner en marcha su camión, debe comprobar:

- 1. Nivel de aceite del motor.
2. Nivel de agua del radiador.
3. Presión de los neumáticos.
4. Combustible del depósito.
5. Inspección exterior del camión.

El punto 5 puede parecer una pérdida de tiempo, pero un gran número de accidentes y averías se pueden evitar detectando a tiempo una pérdida de líquido de dirección, una grieta en un neumático, una tuerca floja, etc.

Hechas estas comprobaciones se puede arrancar el motor. Con el motor en marcha se deberá observar:

- 6. Presión del aceite. A ralenti debe ser más de 1 kg/cm², y con el motor a régimen, de 3,5 a 4,5 kg/cm².
7. Presión de aire en el calderín, que debe ser de unos 7 kg/cm². No debe iniciar la marcha hasta llegar a este mínimo.
8. Si el motor es turboalimentado, al arrancar hay que esperar un mínimo de quince segundos a ralenti para evitar averías en el tubo compresor

6.2. Atenciones durante la marcha.

— Cuando las condiciones del tráfico lo permitan, inspeccione de una rápida ojeada al tablero de instrumentos, y compruebe que todo es normal.

— Conduzca siempre al régimen más adecuado a la pendiente de la carretera y la velocidad del vehículo, es decir, no apurando demasiado las marchas ni pasando de las revoluciones máximas permitidas.

Es conveniente recordar que los motores trabajan en condiciones óptimas en el régimen correspondiente al par máximo. Este régimen es:

Table with 2 columns: Tipo de camión and Revoluciones por minuto. Rows include Pegaso Comet, Pegaso 200 CV, and Pegaso 260 CV.

— Permanezca siempre atento a detectar cualquier ruido anormal. No hay que olvidar que un ruido extraño siempre es debido a algo. Se debe parar e investigar las causas, comprobando que no es nada importante antes de proseguir la marcha.

— Recuerde que los frenos son un mecanismo para detener el vehículo, pero no son una «medicina para todo». El uso excesivo de los frenos puede producir una pérdida de eficacia por calentamiento en el momento en que más se necesitan. Si el vehículo va dotado de freno eléctrico, haga uso de él para disminuir la velocidad, reservando el freno de pie para una verdadera emergencia.

— Evite en lo posible todas las maniobras bruscas. Un buen conductor prevé las situaciones con antelación suficiente y realiza a tiempo las maniobras adecuadas.

6.3. Atenciones periódicas.

Para mantener el material en perfecto estado deben atenderse las instrucciones de mantenimiento recomendadas por los fabricantes.

El Jefe de Tráfico, de acuerdo con las necesidades del servicio, dispondrá el momento adecuado para la realización de estos trabajos de mantenimiento. Cuando el engrase o cualquier trabajo implique meterse debajo del camión hay que asegurarse de que está frenado y, si es necesario, calzado. Si sus piernas sobresalen por el lateral, hágase bien visible para evitar ser arrollado por otro vehículo que estacione al lado.

13804 *RESOLUCION de la Dirección General de Trabajo por la que se homologa el Convenio Colectivo del Grupo Asegurador «Catalana-Occidente» y su personal.*

Visto el Convenio Colectivo de Trabajo suscrito por el Grupo Asegurador «Catalana-Occidente» y su personal, y

Resultando: Que la Delegación Provincial de Trabajo de Barcelona, con su escrito de 10 de mayo actual, que tuvo entrada en esta Dirección General el día 16 siguiente, ha remitido el texto del Convenio mencionado al que acompaña el acta de otorgamiento, correspondiente a la reunión de la Comisión. Deliberadora de 27 de abril de 1979, datos estadísticos de plantilla, masa salarial y distribución del incremento, así como escrito del Grupo Asegurador citado, que está integrado por las Entidades siguientes: «La Catalana, Compañía de Seguros, S. A.»; «Occidente, Compañía Española de Seguros, S. A.»; «La Previsión Nacional, Compañía Española de Seguros, S. A.»; «Intercontinental de Seguros, S. A.»; «Cantabria, S. A., de Seguros», y «Compañía Occidental de Capitalización, S. A.», todas ellas con plantilla inferior a 500 trabajadores;

Resultando: Que en la tramitación de este expediente se han observado las prescripciones legales y reglamentarias;

Considerando: Que esta Dirección General es competente para resolver sobre lo acordado por las partes en Convenio Colectivo respecto a su homologación, así como para disponer su publicación y su inscripción en el Registro de la misma, de acuerdo con lo establecido en el artículo decimocuarto de la Ley 38/1973, de 19 de diciembre, y en el artículo 12 de la Orden de 21 de enero de 1974;

Considerando: Que el mencionado Convenio Colectivo se ajusta a los preceptos reguladores contenidos en la Ley y Orden antes citadas, en el Real Decreto-ley 49/1978, de 26 de diciembre, y en el Real Decreto 217/1979, de 19 de enero, v. no observándose en él violación a norma alguna de derecho necesario, se estima procedente su homologación.

Vistos los citados preceptos y demás de general aplicación, Esta Dirección General acuerda:

1.º Homologar el Convenio Colectivo firmado el 27 de abril de 1979 por las representaciones en la Comisión Deliberadora del Grupo Asegurador «Catalana-Occidente» y del personal a su servicio, con la advertencia expresa de que ello se entiende sin perjuicio de los efectos previstos en el artículo 5.º-2 y en el 7.º del Real Decreto-ley 43/1977, de 25 de noviembre, cuya vigencia fue prorrogada por el artículo 5.º del Real Decreto-ley 49/1978, de 26 de diciembre.

2.º Disponer su inscripción en el Registro de esta Dirección General y su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

3.º Que se notifique esta Resolución a las partes, a las que se hará saber que, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 14-2 de la Ley 38/1973, de 19 de diciembre, no procede recurso contra la misma en vía administrativa.

Madrid a 25 de mayo de 1979.—El Director general, José Miguel Prados Terriente.

CONVENIO COLECTIVO INTERPROVINCIAL DEL GRUPO ASEGURADOR «CATALANA-OCCIDENTE»

Artículo 1.º *Ámbito territorial.*—El presente Convenio Colectivo será de aplicación a todas las oficinas o centros de trabajo de España del Grupo Asegurador, aunque para las de Sant Cugat seguirán rigiendo, además de éste, los restantes pactos vigentes.

Art. 2.º *Ámbito personal y funcional.*—El presente Convenio Colectivo afecta a la totalidad del personal administrativo y comercial del Grupo, integrado por las Compañías «La Catalana», «Occidente», «Intercontinental», «La Previsión Nacional», «Cantabria» y «Occidental de Capitalización».

Queda excluido el personal a que se refiere el artículo 7.º de la vigente Ley de Contrato de Trabajo.

Art. 3.º *Entrada en vigor y duración.*—El presente Convenio entrará en vigor el 1 de enero de 1979. Su duración será hasta el 31 de diciembre de 1979, pudiéndose prorrogar de año en año por tácita reconducción si no media denuncia del mismo, en los plazos establecidos legalmente.

Art. 4.º *Garantías individuales. Condiciones más beneficiosas.*—Se respetará el total de las retribuciones individuales percibidas normalmente con anterioridad a la fecha del presente Convenio, sin que las normas de éste puedan implicar merma alguna de las mismas. Tal garantía será de carácter exclusivamente personal, sin que pueda entenderse vinculada a puestos de trabajo, categoría profesional u otras circunstancias análogas.

Art. 5.º *Absorción de futuras mejoras.*—Las condiciones resultantes de este Convenio son absorbibles hasta donde alcancen por cualesquiera otras que por disposición legal, Convenio, contrato, etc., puedan establecerse en el futuro.

Art. 6.º *Cotización.*—A los efectos de la cotización en Seguridad Social, se estará a lo dispuesto en cada caso por la legislación general.

Art. 7.º *Mejoras que se establecen o se instituyen consolidando jurídicamente situaciones anteriores.*

1. *Jornada de trabajo.*—Para todas las oficinas (excepto las de Sant Cugat, que mantendrán el mismo horario establecido en años anteriores) la jornada de trabajo será, en cómputo anual, de mil setecientos noventa y tres horas efectivamente trabajadas, una vez deducidas, en este cómputo anual, los treinta días naturales de vacaciones que se conceden anualmente, las doce fiestas nacionales, dos fiestas locales y la festividad de la Patrona del Seguro.

Como norma general, el horario queda establecido en la siguiente forma:

De lunes a sábado, de ocho a quince horas.

Durante el periodo de 1 de junio a 30 de septiembre, ambos inclusive, de lunes a viernes, de ocho a quince horas (sábados, festivos).

Cada centro de trabajo, respetando el número de mil setecientos noventa y tres horas efectivamente trabajadas al año, podrá proponer y negociar con la Dirección de la Empresa, a través de sus Delegados de Personal o Comité de Empresa, una adaptación del horario señalado anteriormente y de jornada, según sus circunstancias particulares (fiestas típicas regionales, locales u otras causas). La ampliación de horas festivas por este motivo se compensará con la reducción de sábados festivos en verano.

El número de mil setecientos noventa y tres horas, a los efectos expresados anteriormente, se entenderá limitado al que realmente corresponda, si existiere anteriormente una jornada convenida a nivel de centro de trabajo que arrojará un cómputo anual inferior al citado.

La Empresa respetará posibles derechos adquiridos en cómputo anual de horas inferiores a las mil setecientos noventa y tres, y en su forma de distribución, sin mantener diferencias o distancias anteriores con respecto a otros centros de trabajo.

2. *Pagas extraordinarias.*—Con independencia de las reglamentadas por el Convenio Colectivo estatal del sector, se establecen dos pagas, a satisfacer en los meses de mayo y septiembre, incluyendo los conceptos de sueldo base, antigüedad, mejora voluntaria, disposición transitoria primera y asimilación categoría, vigentes en el momento en que se liquiden dichas pagas. El personal afectado de Sant Cugat percibirá además el plus especial de compensación de traslado.

3. *Prima de productividad.*—El importe base que se fija para 1 de enero de 1979 es de 15.468.000 pesetas. Su evolución trimestral futura y su distribución se regirá de acuerdo con lo establecido en el correspondiente Reglamento. El Grupo garantiza un mínimo anual de 61.872.000 pesetas y el importe global de un trimestre no será inferior al del trimestre anterior.

4. *Jubilaciones.*—Al cumplir la edad reglamentaria de sesenta y cinco años, el personal afectado se jubilará, compensando el Grupo Asegurador la diferencia entre los haberes líquidos por todos conceptos (incluidas gratificaciones y ayuda familiar) obtenidos en los últimos doce meses y la pensión asignada por el Montepío Laboral, incluida la ayuda familiar. Quedan excluidas del cómputo las horas extraordinarias, las gratificaciones «por tardes», las compensaciones por traslados y los diferenciales y premio a la producción del personal comercial.

El personal que así lo desee podrá acogerse, en sustitución de la norma anterior, a lo estipulado sobre este particular en el Convenio Colectivo estatal del sector.

5. *Seguro colectivo de vida.*—Excediendo los capitales mínimos reglamentarios, rigen en el Grupo diversas mejoras para las distintas categorías. En el momento de la jubilación, el personal afectado sigue incluido en dicho seguro gratuito, quedando solamente excluido en cuanto a la garantía de doble capital prevista en la póliza para casos de accidente. Los capitales que tengan reconocidos en el momento de la jubilación no se alterarán en lo sucesivo, salvo por variación de sus condiciones familiares.

Los capitales fijados son los que se especifican a continuación:

| Categorías - | Capital base |
|---|--------------|
| Jefes superiores, Sección y Titulados | 1.050.000 |
| Subjefes de Sección | 1.000.000 |
| Jefes de Negociado | 1.000.000 |
| Subjefes de Negociado y Oficiales de primera | 750.000 |
| Oficiales de segunda, Auxiliares, Subalternos, oficios varios y Aspirantes | 750.000 |