

de EGB efectuada en Orden ministerial de 25 de junio de 1973, ya que debía incluirse en la comarcalización del Colegio Nacional de Puebla de Trives, con lo cual la supresión se efectúa ahora reconociendo a su Profesor/ra, propietario definitivo, el derecho que le pueda corresponder a servir plaza en el citado Colegio Nacional mixto comarcal de Puebla de Trives, al amparo del Decreto 3099/1964, de 24 de septiembre.

Provincia de Salamanca

Municipio: Alba de Tormes. Localidad: Alba de Tormes.—Se rectifica la Orden ministerial de 30 de julio de 1979 («Boletín Oficial del Estado» del 14 de septiembre), que amplía el Colegio Nacional mixto «Santa Teresa», significando que el Centro tiene Dirección sin curso y no Dirección con función docente.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos.
Dios guarde a V. I.
Madrid, 11 de diciembre de 1979.—P. D., el Subsecretario,
Juan Manuel Ruigómez Iza.

Ilmo. Sr. Director general de Educación General Básica.

MINISTERIO DE TRABAJO

3255 *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 18 de enero de 1980 tuvo entrada en este Centro directivo el expediente correspondiente al citado Convenio, con su texto, actas y documentación complementaria, suscrito por las partes el día 11 de enero de 1980, 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 en la tramitación de este expediente se han observado las prescripciones legales y reglamentarias de aplicación;

Considerando que la competencia para conocer el presente expediente le viene atribuida a esta Dirección General en virtud de lo dispuesto por el artículo 14 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, y disponer, en su caso, su inscripción en el Registro de la misma y su publicación en el «Boletín Oficial del Estado»;

Considerando que las partes ostentaron, tanto durante la fase de negociación como de la suscripción del Convenio Colectivo, capacidad representativa legal suficiente, habiéndosela reconocido así mutuamente;

Considerando que no observándose en sus cláusulas contravención alguna a disposición de Derecho necesario procede su homologación.

Vistos los preceptos legales citados y demás de general aplicación,

Esta Dirección General acuerda:

Primero.—Homologar el Convenio Colectivo de trabajo para las Empresas Transportistas Distribuidoras de Productos Petrolíferos y sus trabajadores, firmado el día 11 de enero de 1980.

Segundo.—Notificar esta Resolución a las representaciones de los trabajadores y de las Empresas en la Comisión Deliberadora, haciéndoles saber que de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 14 de la Ley 38/1973, de 19 de diciembre, no cabe recurso contra la misma en vía administrativa, por tratarse de Resolución homologatoria.

Tercero.—Disponer su publicación en el «Boletín Oficial del Estado» y su inscripción en el Registro correspondiente de esta Dirección General.

Madrid, 28 de enero de 1980.—El Director general, José Miguel Prados Terriente.

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

Reunidas las representaciones de Empresas y trabajadores que han acreditado esta condición en la Comisión Deliberadora del Convenio, y cuya legitimación ha sido reconocida mutua y recíprocamente por ambas partes, han acordado el presente Convenio Colectivo de trabajo que con ámbito interprovincial

afecta a los trabajadores y Empresas distribuidoras de productos petrolíferos que se relacionan y que se regirán con arreglo al siguiente texto articulado.

Artículo 1.º *Ámbito 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
Hijos 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.
J. Tejero y Cia., S. R. C.	Huelva.
Viuda e Hijos de F. Fernández Arroyo y R. Messía, S. A.	Jaén.
González Fierro, S. A.	León.
Francisco Gea Perona, S. A.	Murcia.
Babé y Cia., 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 1980, 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 tres 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 1981 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 1980 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» existían, 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, imputada 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, sus cisternas y elementos accesorios a ambos.

c) La de cubrir los recorridos por los itinerarios y en los tiempos que se fijan.

d) Inspeccionar el estado, limpieza y conservación de los vehículos, sus cisternas y elementos accesorios.

e) Empalmar y desempalmar mangueras, abrir y cerrar válvulas, acoplar y desacoplar 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 tengan 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 o la que establezca en su momento la normativa legal, de acuerdo con el calendario laboral en cada Empresa, 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 efectuarán 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.

Dadas las características de esta actividad y cuando las necesidades del servicio lo 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 dos grupos:

Empresas	Provincias
Grupo A:	
Hijos de Román Bono, S. A.	Alicante.
Francisco Gea Perona, S. A.	Murcia.
Babe y Cia., S. en C.	Pontevedra-Orense.
J. Tejero y Cia., S. B. C.	Huelva.
Distribuidora Petrolífera	Toledo.
Romero Hermanos, S. A.	Almería.
Velpa, S. A.	Salamanca.
Grupo B:	
Hijos de José Legorburo, S. A.	Albacete.
Hijos de Ignacio García, S. A.	Ávila.
Sur de España, S. A.	Cádiz.
González Fierro, S. A.	León.
S. A. Mirat	Zamora.
Viuda e Hijos de F. Fernández Arroyo y R. Messia, S. A.	Jaén.

Art. 10. *Horas extraordinarias.*—Se pacta expresamente que el valor de la hora extraordinaria será de 315 pesetas (trescientas quince) 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 señalada por la Ordenanza Laboral.

Art. 12. *Vacaciones.*—Todos los trabajadores de las Empresas afectadas disfrutará 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 12.000 pesetas.

Art. 13. *Plus de peligrosidad.*—Los productores 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 doscientas veinte pesetas diarias en concepto de plus de transporte para cada uno de los grupos de 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:

Pesetas 125 por día trabajado para el grupo 4.º

Pesetas 175 por día trabajado para las categorías V y VI del grupo 2.º y del grupo 5.º

grupo B del grupo 1.º y las categorías III y IV del grupo 2.º grupo B del grupo 1.º y las categorías III y IV del grupo 2.º

Pesetas 225 por día trabajado para las categorías I y II del subgrupo A del grupo 1.º

Pesetas 225 para las categorías I y II del subgrupo B del grupo 1.º

Pesetas 225 para las categorías I y II del subgrupo 2.º

(Los grupos y categorías de este artículo se refieren a los citados en el anexo de la tabla salarial.)

Art. 16. *Incentivos.*—Se establece para los Conductores, Ayudantes y Mozos de carga o descarga los siguientes incentivos a la productividad:

a) Por viaje realizado, entendiéndose por tal cada vez que el vehículo salga cargado de la factoría o subsidiaria, a razón de 30 pesetas.

b) Por kilómetro recorrido, a razón de 0,60 pesetas.

c) Por Tm/m³ transportada, a razón de 0,60 pesetas.

Art. 17. *Dietas.*—Se fija la cuantía de la dieta completa para todo el personal afectado por el presente Convenio en 1.200 pesetas diarias, las cuales serán distribuidas de la forma siguiente: Comida, 450 pesetas; cena, 450 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 chaqueta de tela, un par de zapatos o botas y guantes, según las necesidades, y cada dos años, un anorak o ropa de agua.

A los Administrativos, una chaquetilla de tala 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

Por la parte social

Titulares:

Titulares:

D. Ramón G. Babé.
D. José Legorburo.
D. José María Cervera.
D. Eduardo Peña.

D. Venancio Custodio González.
D. J. Antonio Gómez Abril.
D. José Garrigós Miguel.
D. Miguel A. Esteban Peláez.

Suplentes:

Suplentes:

D. Federico Hernández Luna.
D. Ricardo Vidal Rovira.

D. José Zunino Román.
D. Bonifacio Gallego Montero.

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. *Seguro de vida o invalidez.*—Para el personal que se rija por este Convenio, en los casos de muerte o invalidez per-

manente total o absoluta derivados de accidentes de trabajo, la Empresa garantizará a los herederos o al citado productor una indemnización por importe de un millón de pesetas concertando obligatoriamente a tales fines las pólizas de seguros correspondientes las Empresas.

Art. 23. *Acción sindical.*—Hasta que se establezca la normativa aplicable general en cuanto a la representación de los trabajadores en la Empresa, los trabajadores tendrán provisionalmente, y durante la vigencia de este Convenio, derecho a reunirse en asamblea en las Empresas o centros de trabajo, previa convocatoria del Comité de Empresa o Delegados de personal, quienes la presidirán mancomunadamente, siendo responsables del normal desarrollo de las mismas. La Empresa, previo acuerdo con el Comité, podrá tener un representante en la reunión; en estas reuniones no podrán estar presentes personas ajenas a la plantilla de la Empresa, excepto que por común acuerdo entre Empresa y Comité se permita la asistencia de asesores, uno por cada representación. La convocatoria y el orden del día se comunicará al empresario con setenta y dos horas de antelación. La reunión tendrá lugar fuera de las horas de trabajo y se realizará en el lugar que designe la Empresa en el centro de trabajo si las condiciones del mismo lo permiten.

El Comité de Empresa o Delegados de personal serán informados por la Dirección de la Empresa sobre las sanciones muy graves, expedientes de reestructuración de plantilla, reducción de jornada, traslado de Empresa, cierre total de Empresa, así como de la solicitud de horas extraordinarias con carácter habitual.

El Comité de Empresa o Delegados de personal deberán colaborar, a requerimiento de la Empresa, para conseguir el cumplimiento más exacto de las obligaciones de las partes, así como resolver los posibles conflictos que se puedan plantear en la Empresa.

El Comité de Empresa o Delegados de personal tendrán derecho a las horas mensuales para ejercer sus funciones de representación sindical de acuerdo con la legislación vigente.

CLAUSULA ADICIONAL PRIMERA

Previsión social.—Las Empresas afectadas por este Convenio que tengan establecidas cláusulas sobre complementos en situaciones de enfermedad o accidente de trabajo se mantendrán en los mismos términos.

CLAUSULA ADICIONAL SEGUNDA

Para la Empresa «Romero Hermanos, S. A.», de Almería, el presente Convenio comenzará a regir a partir del 1 de abril de 1980 hasta el 31 de diciembre de este mismo año.

ANEXO I

Tabla salarial

	1.º	2.º
GRUPO 1		
<i>Subgrupo A</i>		
I. Jefe de servicios	42.580	39.739
II. Inspector principal	38.640	35.648
<i>Subgrupo B</i>		
I. Ingeniero y Licenciado	39.760	37.402
II. Ingeniero y Auxiliar titulado.	31.920	29.804
III. Ayudante Técnico Sanitario.	28.224	26.181
GRUPO 2		
I. Jefe de sección	34.160	32.142
II. Jefe de negociado	31.360	29.220
III. Oficial primera	29.344	27.233
IV. Oficial segunda	28.224	26.181
V. Auxiliar administrativo	26.320	24.545
VI. Aspirantes y Aprendices entre 15 y 16 años	260 ptas/día	7.795
Aspirantes y Aprendices entre 16 y 18 años	411 ptas/día	12.331
GRUPO 3		
<i>Subgrupo A</i>		
I. Jefe de Tráfico primera	31.360	29.220
II. Jefe de Tráfico segunda	29.680	27.467
III. Jefe de Tráfico tercera	29.456	27.350
IV. Conductor Mecánico	29.120	27.000
V. Conductor	28.224	26.181
VI. Conductor motocicletas	27.328	25.012
VII. Ayudante	26.880	24.545
VIII. Mozo especializado	26.320	24.545
IX. Mozo carga, descarga y reparto	25.760	23.960

	1.º	2.º
GRUPO 4		
Jefe de taller	32.480	31.558
Encargado Contra maestre	31.360	29.220
Encargado general	29.680	27.467
Encargado de almacén	29.456	27.350
Jefe de equipo	29.456	27.350
Oficial primera	29.120	27.000
Oficial segunda	28.224	26.181
Oficial tercera	26.320	24.545
Engrasador lavacoche	26.320	24.545
Mozo de taller	26.320	24.545
GRUPO 5		
Cobrador	26.320	24.545
Telefonista	25.760	23.960
Portero	25.760	23.960
Vigilante	25.760	23.960
Guarda de día	25.760	23.960
Guarda de noche	26.320	24.545
Limpiadora	22.400	21.038
Botones y Aprendices entre 15 y 16 años	260 ptas/día	7.795
Botones y Aprendices entre 16 y 18 años	411 ptas/día	12.331

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 lebidamente 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.
- Percátese 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 en 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 aprecien 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, boqueros, 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 autódirector, 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 o 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 han 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 la 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, queroseno 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 dejando el brazo de carga en posición de reposo.

2.7.1. Una vez llena toda la cisterna, y comprobados los niveles, asegúrese 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 cortafuegos acoplado al tubo de escape del vehículo.

En las factorías, subsidiarias o instalaciones de carga que presenten características especiales, los conductores deberán atenerse 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 preceda 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 preceda, 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 ca-

retera 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 aparcar su camión todo lo lejos posible de las vías de circulación, 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 del 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 calidad. 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 oscurra dentro del tanque del cliente.

Coloque los tapones del depósito receptor y el de 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 OO de EE.

4.2.8. No olvide que está rigurosamente prohibido la descarga en bidones desde el camión-cisterna de gasolina y supercarburos, 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 reboso 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 y otro producto inflamable.

5. Instrucciones en caso de accidente.

5.1. Carga:

5.1.1. Incidentes en el proceso de carga.—En el caso que reboso la 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 actúe 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. Accidente 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 pegotes de barro.

Trate de limitar la extensión del líquido vertido, en la medida de lo posible, encaminándolo, por ejemplo, con cavallones 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 vehículos.

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 un 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 relenti 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 relenti, para evitar averías en el tubo compresor.

6.2. Atenciones durante la marcha:

— Cuando las condiciones del tráfico lo permitan inspección de una rápida ojeada el 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:

Tipo de camión	Revoluciones por minuto
Pegaso Comet	1.600
Pegaso 200 CV.	1.100
Pegaso 280 CV.	1.400

— 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.

Mº DE INDUSTRIA Y ENERGIA

3256 RESOLUCION de la Delegación Provincial de Gerona por la que se autoriza y declara la utilidad pública en concreto de la instalación eléctrica que se cita.

Visto el expediente incoado en esta Delegación Provincial a instancia de «Hijos de José Bassols, S. A.», con domicilio en avenida de Gerona, número 2, Olot, solicitando autorización y declaración en concreto de utilidad pública para el establecimiento de una línea de A. T. y estación transformadora, y cumplidos los trámites reglamentarios ordenados en el capítulo III del Decreto 2617/1966, sobre autorización de instalaciones eléctricas, y en el capítulo III del Reglamento, aprobado por Decreto 2619/1966, sobre expropiación forzosa y sanciones en materia de instalaciones eléctricas, y de acuerdo con lo ordenado en la Ley de 24 de noviembre de 1939, sobre ordenación y defensa de la industria,

Esta Delegación Provincial del Ministerio de Industria de Gerona, a propuesta de la Sección correspondiente, ha resuelto:

Autorizar a la Empresa «Hijos de José Bassols, S. A.», la instalación de una línea de A. T. a E. T. «Abricome», con el fin de ampliar y mejorar la capacidad de servicio de sus redes de distribución.

Línea de A. T.

Origen de la línea: En la E. T. calle Martí Casadevall.

Final de la misma: En E. T. «Abricome».

Término municipal a que afecta: Olot.

Tensión en KV.: 25.

Tipo de línea: Subterránea.
Longitud en kilómetros: 0,123.
Conductores: Tres.
Material: Aluminio, 95 milímetros cuadrados.

Estación transformadora

Tipo: Interior.
Transformador: 500 KVA. y relación 25/0,38-0,22 KV.

Declarar en concreto la utilidad pública de la instalación eléctrica que se autoriza, a los efectos señalados en la Ley 10/1966, sobre expropiación forzosa y sanciones en materia de instalaciones eléctricas, y su Reglamento de aplicación de 20 de octubre de 1966.

Contra esta Resolución cabe interponerse recurso de alzada ante la Dirección General de la Energía en el plazo de quince días, a partir de la fecha de la publicación de esta Resolución.

Gerona, 13 de septiembre de 1979.—El Delegado provincial, Luis Dourdil Navarro.—1.178-C.

3257 RESOLUCION de la Delegación Provincial de Gerona por la que se autoriza y declara la utilidad pública en concreto de la instalación eléctrica que se cita.

Visto el expediente incoado en esta Delegación Provincial, a instancia de «Hidroeléctrica de Cataluña, S. A.», con domicilio en Archs, 10, Barcelona, solicitando autorización y declaración en concreto de utilidad pública para el establecimiento de una línea de A. T. y estación transformadora y cumplidos los trámites reglamentarios ordenados en el capítulo III del Decreto 2617/1966 sobre autorización de instalaciones eléctricas, y en el capítulo III del Reglamento, aprobado por Decreto 2619/1966, sobre expropiación forzosa y sanciones en materia de instalaciones eléctricas, y de acuerdo con lo ordenado en la Ley de 24 de noviembre de 1939 sobre ordenación y defensa de la industria,

Esta Delegación Provincial del Ministerio de Industria y Energía de Gerona, a propuesta de la Sección correspondiente, ha resuelto:

Autorizar a la Empresa «Hidroeléctrica de Cataluña, S. A.», la instalación de la línea de A. T. a E. T. «Basiu», con el fin de ampliar y mejorar la capacidad de servicio de sus redes de distribución.

Línea de A. T.

Origen de la línea: Apoyo número 24 de la línea La Mota.

Final de la misma: E. T. «Basiu».

Término municipal: Canet de Adri.

Tensión en KV.: 25.

Tipo de línea: Aérea.

Longitud en kilómetros: 0,054.

Conductores: Tres, de aluminio-acero.

Expediente: 1.670-73-174.

Estación transformadora

Tipo: Intemperie.
Transformador: 50 KVA. y relación 25/0,38/0,22 KV.

Declarar en concreto la utilidad pública de la instalación eléctrica que se autoriza, a los efectos señalados en la Ley 10/1966 sobre expropiación forzosa y sanciones en materia de instalaciones eléctricas, y su Reglamento de aplicación de 20 de octubre de 1966.

Contra esta resolución cabe interponerse recurso de alzada ante la Dirección General de la Energía y Combustibles en el plazo de quince días, a partir de la fecha de la publicación de esta resolución.

Gerona 18 de noviembre de 1979.—El Delegado provincial, Luis Dourdil Navarro.—1.134-C.

3258 RESOLUCION de la Delegación Provincial de Gerona por la que se autoriza y declara la utilidad pública en concreto de la instalación eléctrica que se cita.

Visto el expediente incoado en esta Delegación Provincial, a instancia de «Hidroeléctrica de Cataluña, S. A.», con domicilio en Archs, 10, Barcelona, solicitando autorización y declaración en concreto de utilidad pública para el establecimiento de una línea de A. T. y estación transformadora, y cumplidos los trámites reglamentarios ordenados en el capítulo III del Decreto 2617/1966 sobre autorización de instalaciones eléctricas, y en el capítulo III del Reglamento, aprobado por Decreto 2619/1966, sobre expropiación forzosa y sanciones en materia de instalaciones eléctricas, y de acuerdo con lo ordenado en la Ley de 24 de noviembre de 1939 sobre ordenación y defensa de la industria,