

vertidos sólidos y líquidos (aceites, grasas, filtros, etc.) sean retirados por gestores autorizados.

b) Se tomarán las medidas necesarias al objeto de impedir arrastres de materiales de escorrentía o erosión, así como vertidos o lixiviaciones de cualquier tipo, por causa de la obra.

c) Se realizará un control estructural periódico de la conducción de entrada/salida a los embalses, así como de ellos, con el objeto de evitar filtraciones o pérdidas de volumen.

d) Durante el funcionamiento de los embalses no se podrán utilizar productos químicos en el tratamiento de las aguas contra plagas de insectos.

### *2º) Protección del suelo*

a) Para evitar las pérdidas de suelo por erosión, se deberán revegetar los taludes, terraplenes y superficies desnudas que hayan sido afectadas por la obra.

b) Una vez acabada la obra se deberán descompactar los suelos afectados por el movimiento de maquinaria.

c) Se deberán planificar los movimientos de maquinaria por lugares que no produzcan taludes con excesiva pendiente o en su caso se deberá realizar una sujeción de dichos taludes para que sean estables a lo largo del tiempo.

d) Se deberán eliminar y revegetar las pistas de acceso y aporte de materiales al finalizar la obra.

e) Se deberán reponer las servidumbres de paso que hayan sido destruidas durante la ejecución de la obra.

f) Los aportes de materiales para la ejecución de la obra deberán proceder de canteras legalmente autorizadas.

g) El volumen de tierras excedentes de la excavación, se deberá utilizar como zahorra en los caminos de acceso y coronación del embalse y como relleno de huecos de la propia obra, con el objeto de no crear un vertedero residual permanente.

h) Se efectuará un decapado de 30 cms. y posteriormente se acopiará este material, en cordones con altura inferior a 1,5 mts. Los cordones procedentes del decapado se ubicarán en el perímetro exterior de los futuros terraplenes y superficies de acopio, de modo que puedan ser manejados por las máquinas sin necesidad de carga intermedia, este material se reservará para el recubrimiento de los taludes exteriores y superficiales de acopio, de modo que se facilite la posterior restauración de la cubierta vegetal.

i) Una vez finalizada la obra, se procederá a la retirada de todas las instalaciones portátiles utilizadas, así como a la adecuación del emplazamiento mediante la eliminación o destrucción de todos los restos fijos de las obras,

especialmente las coladas de hormigón de desecho abandonadas y fraguadas, y en general cualquier cimentación de instalaciones utilizadas durante la ejecución de las obras.

j) Para evitar deslizamientos de laderas del vaso se deberán realizar las obras de drenaje y estabilización necesarias.

### *3º) Protección de la atmósfera*

a) Durante la fase de construcción, se deberá dotar a las máquinas ejecutoras de los medios necesarios para minimizar los ruidos y las emisiones gaseosas.

b) No se utilizarán explosivos, al tratarse de un material que puede ser escarificado mediante tractores dotados con ripper.

c) Los caminos de tránsito de los camiones y/o palas, así como los taludes en construcción previstos, serán regados con la frecuencia necesaria para que no se genere polvo.

### *4º) Protección del paisaje*

a) Los elementos metálicos que conforman el vallado deberán mimetizarse mediante pintura con colores semejantes al medio circundante.

### *5º) Protección de la biocenosis*

a) Antes de comenzar la obra se procederá a la retirada de las especies protegidas existentes, para replantarlas posteriormente de forma que intervengan en la restauración paisajística y de la revegetación

b) La superficie exterior de los terraplenes donde de ubicará la capa vegetal se someterá a un ligero escarificado para favorecer el contacto entre el material compactado del talud y el suelo aportado evitando así su deslizamiento y favoreciendo el desarrollo de la cubierta vegetal.

c) Una vez concluida el acondicionamiento de la zona y para evitar la erosión de los taludes exteriores del embalse y aumentar su estabilidad, se procederá a la plantación en los términos planteados en el Estudio de Impacto Ambiental.

---

## Consejería de Tecnologías, Industria y Comercio

**4417 Orden de 19 de abril de 2001 de la Consejería de Tecnologías, Industria y Comercio, por la que se regula la Inspección de Emisiones de Escape de Vehículos en las Estaciones I.T.V. de la Región de Murcia.**

La Directiva 96/96 CE del Consejo, de 20 de diciembre de 1996 sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros relativas a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques, especificó los

ensayos a realizar en las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos automóviles, al objeto de comprobar el buen mantenimiento de los mismos.

Entre otros controles a efectuar en esas inspecciones periódicas, se estableció el destinado a la medición de las emisiones de gases de escape producidas tanto por vehículos de gasolina como de diesel. Se considera que un ajuste defectuoso del motor y un mantenimiento insuficiente son perjudiciales para el motor y para el medio ambiente al incrementar la contaminación y el consumo de combustible. Se pretende con estos ensayos, el mantenimiento de un nivel moderado de las emisiones durante la vida del vehículo y la garantía objetiva para la retirada de la circulación de los vehículos muy contaminantes hasta que se realice su debido ajuste a valores admisibles.

A tales fines, tanto los procedimientos de ensayo, como las inspecciones que deben realizarse en los vehículos en servicio, en lo que se refiere a los gases de escape o emisiones contaminantes, aparece regulado, en el ámbito comunitario, en la Directiva citada, adaptada al progreso técnico. En lo que se refiere a vehículos de motor equipados con motores de encendido por compresión (diesel), por la Directiva 1999/52 CE de la Comisión, de 26 de mayo.

Incorporadas dichas Directivas al Ordenamiento Jurídico español por sendas Ordenes del Ministerio de Industria y Energía de 9 de diciembre de 1997 y 4 de febrero de 2000, y correspondiendo a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia el ejercicio de las funciones de inspección técnica y revisiones periódicas de vehículos automóviles que se determinan en la normativa vigente, se ha considerado necesario dictar la presente norma, cuyo contenido se adapta a lo establecido en las referidas Directivas.

Como trámites previos conducentes a la implantación de estos controles de la emisión de gases de escape, la Comunidad Autónoma ha procedido, por una parte, a modificar los artículos 3 y 4 de la Tasa T640, por la realización de inspecciones técnicas reglamentarias y expedición de documentos relativos a vehículos, con el fin de establecer las cuotas a cobrar por este concepto (Ley 7/2000, de 29 de diciembre, de Medidas Tributarias y en Materia de Juego, Apuestas y Función Pública), y por otra, a aprobar las tarifas a aplicar por idéntico concepto tanto por la Entidad Colaboradora de la Administración existente como por las Concesionarias del Servicio de Inspección Técnica de Vehículos (Ordenes de 15 de diciembre de 2000).

En su virtud, a propuesta de la Dirección General de Industria, Energía y Minas, y en uso de las facultades que me confiere el apartado d) del artículo 49 de la Ley 1/1988, de 7 de enero, del Presidente, del Consejo de Gobierno y de la Administración de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia,

#### DISPONGO

##### Artículo 1.- Objeto.

La presente Orden tiene por objeto establecer los requisitos y condiciones técnicas, así como el equipamiento necesario y los procedimientos a implantar en las Estaciones de Inspección Técnica de Vehículos (I.T.V.) de la Comunidad Autónoma de la

Región de Murcia, existentes en la actualidad o que se establezcan en el futuro, para la realización de los ensayos conducentes a la determinación y calificación de las emisiones contaminantes de los vehículos a motor, en el ámbito de la inspección periódica reglamentaria de los mismos.

Artículo 2.- Realización de la medición de las emisiones de escape como una fase de la inspección periódica.

1. El control de gases se realizará sólo a los vehículos contemplados en el Anexo I de la Directiva 96/96/CE en su inspección periódica. Se excluyen los vehículos agrícolas, los de dos o tres ruedas y los cuatriciclos ligeros.

2. La medición de las emisiones de escape, en los términos previstos en la presente Orden, tendrá la consideración de un control más dentro de la inspección periódica reglamentaria de los vehículos a motor, estando, en consecuencia, sujeta a la misma periodicidad que aquélla.

##### Artículo 3.- Medios técnicos.

1.- Las inspecciones aquí reguladas se harán, en las Estaciones ITV, en el caso de vehículos de gasolina, mediante analizadores de gases que cumplan las especificaciones recogidas en la Orden del Ministerio de Fomento, de 15 de abril de 1998, (B.O.E. 27/04/98), por la que se regula el control metrológico del Estado sobre los instrumentos destinados a medir las emisiones de los gases de escape de los vehículos equipados con motor de encendido por chispa.

2.- En el caso de vehículos con motor de encendido por compresión, se harán mediante opacímetros que cumplan las especificaciones recogidas en la Orden del Ministerio de Fomento, de 18 de marzo de 1999 (B.O.E. 8/4/99), por la que se regula el control metrológico del Estado sobre instrumentos destinados a medir la opacidad y a determinar el coeficiente de absorción luminosa de los gases de escape de los vehículos equipados con motor de encendido por compresión.

3.- Los equipos nuevos deberán contar con la aprobación de modelo y la verificación primitiva. Los equipos en servicio pueden acogerse a las Disposiciones Transitorias de las citadas Órdenes, pudiendo permanecer en servicio siempre que hayan acreditado la superación de la prueba de verificación periódica definida igualmente en las dichas disposiciones.

4.- Los ensayos serán realizados, en el caso de vehículos dotados con motor de gasolina equipados con catalizador y vehículos dotados con motor de gasóleo, en recintos especiales aislados térmica y acústicamente, construidos para este fin, pudiendo ser interiores o exteriores.

Artículo 4.- Procedimiento de inspección de vehículos equipados con motor de encendido por chispa (gasolina).

1.- Vehículos no equipados con un sistema avanzado de control de emisiones:

A.- Condiciones del vehículo para su ensayo:

- Inspección visual del tubo de escape para comprobar que no existan perforaciones que puedan desvirtuar el resultado de la medida.

- Comprobación de la temperatura adecuada del motor, tras un periodo razonable de calentamiento.

B.- Método de ensayo:

El ensayo consistirá en la medición del contenido de monóxido de carbono (CO) de los gases de escape, con el motor al ralentí.

2.- Vehículos equipados con un sistema avanzado de control de emisiones:

A.- Condiciones del vehículo para su ensayo:

- Inspección visual del tubo de escape para comprobar que no existan perforaciones y que todas las partes estén enteras.

- Inspección visual del dispositivo de control de emisiones para comprobar que está instalado todo el equipo necesario.

B.- Método de ensayo.

En cada uno de los ensayos, el motor del vehículo deberá ser calentado durante un periodo que se ajuste a las prescripciones del fabricante del vehículo. La temperatura del aceite del cárter será de 60° C como mínimo. La temperatura podrá medirse indirectamente mediante el nivel de radiación infrarroja del cárter motor.

Determinación de la eficacia del dispositivo de control de emisiones de acuerdo con lo siguiente:

Medición con el motor a ralentí:

Con la caja de cambios en punto muerto y el motor embragado, girando en régimen de ralentí declarado por el fabricante ? 100 r.p.m. Esta posición se mantiene hasta que el valor de la mediación se estabilice.

Medición con el motor al ralentí acelerado:

Con la caja de cambios en punto muerto y el motor embragado, se acciona el acelerador hasta obtener un régimen estabilizado del motor según las prescripciones del fabricante o en su defecto, 2500 r.p.m. ± 250 al menos durante 30 segundos. La medición se realizará inmediatamente después.

Artículo 5.- Procedimiento de inspección de vehículos equipados con motor de encendido por compresión (diesel), matriculados o puestos en circulación desde 1 de enero de 1980.

A.- Condiciones del vehículo para su ensayo:

Los vehículos antes de ser sometidos al ensayo de emisiones por el tubo de escape deberán cumplir unas condiciones mínimas que garanticen su idoneidad para realizar la medida, por lo que se realizarán las siguientes comprobaciones:

1. Con motor parado.

Se comprobará:

- 1.1.- El nivel de aceite del motor. Para su comprobación se utilizará, o bien la varilla, o bien el indicador de nivel, del cuadro de instrumentos.

- 1.2.- Que el motor esté caliente. Se considera que cumple esta condición cuando el aceite del cárter tiene una temperatura de 80 C como mínimo, o la temperatura normal de funcionamiento, si ésta es inferior. La temperatura podrá

medirse directamente, mediante sonda, o indirectamente por el nivel de radiación infrarroja del cárter del motor. La temperatura normal de funcionamiento del motor podrá ser determinada por otros medios, por ejemplo a través del indicador de temperatura del circuito de refrigeración, o mediante el funcionamiento del ventilador.

- 1.3.- Las condiciones mecánicas del motor. Visualmente se comprobará que éstas son satisfactorias, verificando que no existen fugas de aceite, agua o combustible, el estado de los conductos de agua y combustible; así como, la situación, estado y tensado de las correas del ventilador y otros.

2. Con el motor en marcha.

Con el motor al régimen de ralentí se verificará:

- 2.1.- La presión del aceite en el circuito de engrase del motor. Mediante el indicador de presión de aceite del vehículo.

- 2.2.- Que el tubo de escape no tenga fugas.

- 2.3.- Purgado del sistema de escape. Mediante un ciclo de aceleración en vacío, se purgará el sistema de escape, acelerando lenta y progresivamente hasta las r/min de desconexión de la bomba.

- 2.4.- Durante el ciclo de purga se pondrá especial atención al comportamiento del motor, observando los posibles ruidos extraños y el régimen de corte de la bomba o del sistema de inyección. Este corte se producirá dentro de los márgenes establecidos por el fabricante que, en ningún caso, será inferior al régimen de potencia máxima, ni superarlo en más de un 20% en vehículos ligeros y en un 15% en pesados.

- 2.5.- Si se detectasen anomalías, ruidos extraños, que la desconexión de la bomba no se produce o que el corte está fuera de los límites estipulados, o cuando se incumple alguno de los puntos anteriores, no se continuará con la prueba, rechazando al vehículo por no cumplir las condiciones mínimas para su ensayo.

B.- Método de ensayo

1.- La prueba de aceleración será realizada por personal debidamente formado, de la propia estación de ITV.

2.- Antes de comenzar cada ciclo de aceleración el motor debe estar girando al régimen de ralentí un mínimo de 10 segundos.

Ciclo de ensayo. Cada ciclo de ensayo comprende una aceleración en vacío, desde la posición de ralentí hasta la velocidad de desconexión, realizada de forma rápida y continua en un tiempo no superior a un segundo. Alcanzada la velocidad de desconexión se mantendrá en este régimen al menos dos segundos, soltando a continuación el pedal del acelerador.

3.- En los vehículos de transmisión automática el régimen de ensayo será el especificado por el fabricante o en su defecto el correspondiente a los 2/3 de la velocidad de desconexión.

Artículo 5.- Valores límite.

Los valores máximos de emisión admisibles, en función del tipo de vehículo, serán los siguientes:

A.- Vehículos equipados con motor de encendido por chispa (gasolina).

1.- Vehículos no equipados con un sistema avanzado de control de emisiones:

- a.-El contenido de los gases de escape no debe superar los límites siguientes:
- b.-Para los vehículos matriculados hasta el 1 de octubre de 1986: CO – 4,5% en volumen.
- c.-Para los vehículos matriculados después del 1 de octubre de 1986: CO – 3,5% en volumen.

2.- Vehículos equipados con un sistema avanzado de control de emisiones:

- a.- Medición con el motor a ralentí:

El contenido máximo autorizado de CO en los gases de escape no debe superar el 0,5% en volumen.

- b.- Medición con el motor al ralentí acelerado:

El contenido máximo autorizado de CO en los gases de escape, será el 0,3% en volumen de CO.

El valor del coeficiente lambda ( $\lambda$ ), deberá estar comprendido en el intervalo  $\pm 0,03$ .

B.- Vehículos equipados con motor de encendido por compresión (diesel)

1.- El nivel de opacidad no deberá ser superior al registrado en la placa conforme a la Directiva 72/36/CEE del Consejo, o cuando no se disponga de este dato, no deberán superarse los valores límite del coeficiente máximo de absorción para:

- Motores diesel de aspiración natural:  $2,5 \text{ m}^{-1}$ .
- Motores diesel sobrealimentados:  $3,0 \text{ m}^{-1}$ .

2.- A fin de evitar ensayos innecesarios, se valorarán los resultados obtenidos en cada ciclo de ensayo, realizado de acuerdo con el apartado 3 .del artículo 4, con el siguiente criterio:

1<sup>er</sup> ciclo de ensayo.

Si el valor de la opacidad obtenido es:

$£2,25 \text{ m}^{-1}$  en motores diesel de aspiración natural.

$£2,75 \text{ m}^{-1}$  en motores diesel sobrealimentados.

El resultado se considera favorable, dando por finalizado el ensayo.

Si los valores son superiores a los anteriormente indicados e inferiores a  $5 \text{ m}^{-1}$ , se realizará un segundo ciclo de ensayo.

Cuando la opacidad medida sea superior a  $5 \text{ m}^{-1}$ , se efectuará un nuevo ciclo de purga manteniendo el motor a un régimen en torno a 2500 r/min en turismos/vehículos ligeros y de 1500 r/min en vehículos pesados, durante un mínimo de 30 segundos.

Finalizado el ciclo de purga se realizará un nuevo ciclo de ensayo.

2.º ciclo de ensayo.

Si el valor de la opacidad obtenido es:

$£ 2,25 \text{ m}^{-1}$  en motores diesel de aspiración natural.

$£2,75 \text{ m}^{-1}$  en motores diesel sobrealimentados.

El resultado se considera favorable dando por finalizado el ensayo.

Si el valor de la opacidad es superior a los indicados anteriormente se realizará un nuevo ciclo de ensayo.

3<sup>er</sup> ciclo de ensayo.

Si el valor de la opacidad obtenido es:

$£2,25 \text{ m}^{-1}$  en motores diesel de aspiración natural.

$£2,75 \text{ m}^{-1}$  en motores diesel sobrealimentados.

El resultado se considera favorable dado por finalizado el ensayo.

Si el valor obtenido es superior a los índices anteriormente indicados, se realizará la media aritmética de los valores obtenidos en los tres ciclos de ensayo; desechando aquellos que se desvíen más de  $1 \text{ m}^{-1}$  del valor de la media.

En caso de despreciar algún valor, porque se desvíe de la media, se realizará un nuevo ciclo de ensayo hasta conseguir tres valores; dentro de la desviación máxima, para obtener la media. Estos ciclos de ensayo se irán repitiendo hasta conseguir tres valores aceptables. El límite máximo de ensayos se fija en seis, al término de los cuales si no se obtienen tres valores aceptables para realizar la media se rechazará al vehículo por inestable.

Artículo 6.- Anomalías detectadas.

1.-Cuando los valores obtenidos en las mediciones sobrepasen los valores establecidos en el artículo anterior como límite, se calificarán de acuerdo con el Manual de Procedimiento de Inspección de las estaciones I.T.V.

2.-Las anomalías que se detecten en la inspección de emisiones de escape de vehículos, se identificarán y señalarán conforme a las siguientes claves:

9042: Conducciones de combustible.

9043: Fugas de combustible.

9060: Tubo de escape, silenciosos.

9080: Emisión de contaminantes: CO....% (en vehículos con motor de encendido por chispa, sin catalizador).

9081: Emisión de contaminantes: Opacidad humos  $k = \dots \text{ m}^{-1}$  (en vehículos con motor Diesel).

9083: Emisión de contaminantes: Catalizador: estado, inexistencia (en vehículos con motor de encendido por chispa equipados con catalizador).

9084: Emisión de contaminantes: % CO al ralentí: ..... (en la emisión de monóxido de carbono (CO) al ralentí en vehículos de motor de encendido por chispa equipados con catalizador).

9085: Emisión de contaminantes: % CO al ralentí acelerado: ..... (en la emisión de monóxido de carbono (CO) en vehículos de motor de encendido por chispa equipados con catalizador en la prueba de ralentí acelerado).

9086: Emisión de contaminantes: Valor  $\lambda = \dots$  (Coeficiente lambda ( $\lambda$ ) en vehículos con motor de encendido por chispa equipados con catalizador, en la prueba de ralentí acelerado).

9087: Emisión de contaminantes: Ruidos anormales en el motor.

9088: Emisión de contaminantes: Presión de aceite normal.

DISPOSICION TRANSITORIA.

Única:- Los titulares de las Estaciones ITV existentes en la actualidad, vendrán obligados a disponer de los medios técnicos exigidos en la presente Orden el uno de junio de

2.001, fecha a partir de la cual será obligatoria la realización de los controles de gases en los vehículos sujetos a inspección periódica o reglamentaria.

#### DISPOSICIONES FINALES.

Primera.- Se faculta a la Dirección General de Industria, Energía y Minas, para dictar cuantas Resoluciones e Instrucciones sean necesarias para la ejecución y aplicación de lo previsto en la presente Orden.

Segunda.- La presente Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el B.O.R.M.

Murcia a 19 de abril de 2001.—El Consejero de Tecnologías, Industria y Comercio, **Patricio Valverde Megías**.

### Consejería de Trabajo y Política Social

#### 4177 Convenio Colectivo de trabajo para Ayuntamiento de Molina de Segura. Expte. 13/01.

Visto el expediente presentado para el Convenio Colectivo de trabajo para Ayuntamiento de Molina de Segura, (Código de Convenio número 3000622), de ámbito empresa, suscrito por la Comisión Negociadora del mismo, con fecha 18-12-2000, y que ha tenido entrada en esta Dirección General de Trabajo, con fecha 6-04-2001 de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 90.2 y 3 del R.D. Legislativo 1/1995, de 24-03-95, por el que se aprobó el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, así como por las disposiciones de la Dirección General de Trabajo, de fecha 11 de septiembre de 1985.

Esta Dirección General de Trabajo,

#### ACUERDA

Primero.- Ordenar su inscripción en el Registro de Convenios Colectivos de Trabajo, de esta Dirección General, con fecha y notificación a la Comisión Negociadora del mismo.

Segundo.- Disponer su publicación en el «Boletín Oficial de la Región de Murcia».

Murcia a 9 de abril de 2001.—El Director General de Trabajo, por Delegación de firma (Resolución 20-9-99), el Subdirector General de Trabajo, **José R. Pascual del Riquelme Viudes**.

#### CONVENIO COLECTIVO DE TRABAJO PARA AYUNTAMIENTO DE MOLINA DE SEGURA

##### CAPÍTULO I.- DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1.- ÁMBITO DE APLICACIÓN.

ARTÍCULO 2.- ÁMBITO TEMPORAL.

ARTÍCULO 3.- UNIDAD NORMATIVA.

##### CAPÍTULO II.- COMISIÓN PARITARIA, DENUNCIA Y PRÓRROGA

ARTÍCULO 4.- DE LOS ÓRGANOS DE REPRESENTACIÓN Y NEGOCIACIÓN.

ARTÍCULO 5.- COMISIÓN DE SEGUIMIENTO.

##### CAPÍTULO III.- ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO

ARTÍCULO 6.- ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO.

ARTÍCULO 7.- REGISTRO DE PERSONAL.

##### CAPÍTULO IV.- ACCESO, COBERTURA DE PUESTOS Y TRASLADOS

ARTÍCULO 8.- SISTEMA DE ACCESO.

ARTÍCULO 9.- FUNCIONARIZACIÓN.

ARTÍCULO 10.- CONDICIONES PARA LA CONTRATACIÓN TEMPORAL.

ARTÍCULO 11.- PROMOCIÓN INTERNA.

ARTÍCULO 12.- COBERTURA PROVISIONAL DE PUESTOS DE TRABAJO DE SUPERIOR CATEGORÍA.

ARTÍCULO 13.- DESPIDO IMPROCEDENTE.

ARTÍCULO 14.- TRASLADOS ENTRE SERVICIOS MUNICIPALES.

##### CAPÍTULO V.- FORMACIÓN.

ARTÍCULO 15.- FORMACIÓN.

##### CAPÍTULO VI.- TIEMPO DE TRABAJO

ARTÍCULO 16.- JORNADA Y HORARIO.

ARTÍCULO 17.- EXCESOS DE JORNADA.

ARTÍCULO 18.- HORAS NOCTURNAS Y HORAS FESTIVAS.

##### CAPÍTULO VII.- VACACIONES, LICENCIAS Y PERMISOS.

ARTÍCULO 19.- VACACIONES.

ARTÍCULO 20.- LICENCIAS Y PERMISOS.

ARTÍCULO 21.- SITUACIONES DE EXCEDENCIA.

##### CAPÍTULO VIII.- RETRIBUCIONES.

ARTÍCULO 22.- RETRIBUCIONES.

ARTÍCULO 23.- DEVENGO DE RETRIBUCIONES.

ARTÍCULO 24.- JORNADA REDUCIDA.

ARTÍCULO 25.- DIETAS Y GASTOS DE MANUTENCIÓN.

ARTÍCULO 26.- FONDO DE GARANTÍA SALARIAL.

##### CAPÍTULO IX.- RÉGIMEN DISCIPLINARIO.

ARTÍCULO 27.- FALTAS Y SANCIONES.

##### CAPÍTULO X.- CONDICIONES SOCIALES Y OTRAS SITUACIONES.

ARTÍCULO 28.- AYUDAS EN CASO DE ENFERMEDAD, INCAPACIDAD TRANSITORIA Y ACCIDENTE LABORAL.

ARTÍCULO 29.- SEGUROS.

ARTÍCULO 30.- AYUDAS

ARTÍCULO 31.- JUBILACIÓN

ARTÍCULO 32.- ASISTENCIA LETRADA.

ARTÍCULO 33.- RESPONSABILIDAD CIVIL.

ARTÍCULO 34.- RETIRADA DEL PERMISO DE CONDUCIR.

ARTÍCULO 35.- ANTICIPOS REINTEGRABLES.

ARTÍCULO 36.- CRÉDITO CON ENTIDADES FINANCIERAS.

ARTÍCULO 37.- FUNCIONARIOS CON MERMA DE CAPACIDAD FÍSICA.

ARTÍCULO 38.- SALUD LABORAL, HIGIENE Y SEGURIDAD.

ARTÍCULO 39.- ASISTENCIA MÉDICA.

ARTÍCULO 40.- PROTECCIÓN A LA MUJER EMBARAZADA.

ARTÍCULO 41.- PRENDAS DE TRABAJO.

ARTÍCULO 42.- MEDIDAS DE SEGURIDAD.