

ron la decisión, para que, previo estudio del mismo por parte de la Comisión, adopte, si procede, una nueva propuesta que la Dirección hará efectiva.

4.1.8 Entenderá de cuantas incidencias puedan suscitarse sobre la aplicación del nuevo sistema de complementos y ascensos.

4.2 Constitución

4.2.1 La Comisión se constituye cuando haya de realizarse cualquiera de las funciones indicadas en el apartado 1.

4.2.2 Esta Comisión la constituyen miembros en representación de la Dirección del centro, y miembros de la representación de los trabajadores del centro de trabajo. Actuarán de forma colegiada y mantendrán reuniones mensuales cada vez que tengan que realizarse alguna de las funciones indicadas en el punto 1.

4.2.3 Los miembros en representación de la Empresa serán designados por la Dirección del centro de trabajo, y los miembros de la representación de los trabajadores serán designados por el Comité de Empresa, en función de los objetivos a cubrir.

4.3 Acuerdos.

4.3.1 Para tomar acuerdos es necesario que esté constituida en su totalidad, pues no es aceptable la delegación de voto.

4.3.2 Los acuerdos se tomarán por mayoría.

4.3.3 Cuando no haya acuerdo, se estará a la resolución de las autoridades laborales, previa demanda tramitada ante la Dirección Provincial de Trabajo, en los supuestos de reclamaciones sobre clasificación profesional.

4.3.4 De cada una de las reuniones de esta Comisión se levantará acta suscrita por todos los miembros.

Ambito.

4.4.1 Territorial: El ámbito de competencia de estas Comisiones será el del centro de trabajo donde esté ubicada la demanda o función a analizar.

4.4.2 Personal: Afecta a los trabajadores de C.A.S.A. a los que sean de aplicación los artículos 25, 26, 27 y 28 del presente convenio.

Esta Comisión sustituye en sus funciones a la Comisión Paritaria de Ascensos a partir del 1 de enero de 1986.

15815 RESOLUCION de 26 de junio de 1985, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo de la Empresa «Líneas Marítimas Españolas, Sociedad Anónima», y su personal de flota.

Visto el texto del Convenio Colectivo de la Empresa «Líneas Marítimas Españolas, Sociedad Anónima», y su personal de flota, recibido en esta Dirección General de Trabajo entre el 28 de mayo y 14 de junio de 1985, suscrito por la representación de la Empresa y por la del Comité de Flota de la misma el día 23 de mayo de 1985.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, 2.º y 3.º de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, que aprobó el Estatuto de los Trabajadores, y en el 2.b), del Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre Registro de Convenios Colectivos de Trabajo.

Esta Dirección General acuerda:

Primero.—Ordenar su inscripción en el Registro de Convenios de esta Dirección General.

Segundo.—Disponer su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Notifíquese este acuerdo a la Comisión Negociadora.

Madrid, 26 de junio de 1985.—El Director general, Carlos Navarro López.

COMISION NEGOCIADORA DEL CONVENIO COLECTIVO DE LA EMPRESA «LINEAS MARITIMAS ESPAÑOLAS, SOCIEDAD ANONIMA» Y SU PERSONAL DE FLOTA

CONVENIO COLECTIVO ENTRE «LINEAS MARITIMAS ESPAÑOLAS, SOCIEDAD ANONIMA», Y EL PERSONAL DE SU PLANTILLA DE FLOTA

Firman el presente Convenio la representación de la Empresa y el Comité de Flota de la misma

Artículo 1.º *Ambito de aplicación.*—El presente Convenio Colectivo tiene ámbito de Empresa y regula las condiciones económicas y de trabajo entre «Líneas Marítimas Españolas, Sociedad

Anónima», y el personal de su plantilla de flota comprendido en la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante (O.T.M.M.).

No se aplicará este Convenio para el personal de Inspección o el de Flota que preste servicios permanente en tierra, adscrito a cualquier Departamento de la Empresa.

Art. 2.º *Vigencia.*—El presente Convenio entrará en vigor el 1 de enero de 1985, y su vigencia será de un año, quedando prorrogado por periodos anuales sucesivos, si no se hubiera denunciado por alguna de las partes contratantes durante los tres meses últimos a su vencimiento.

La denuncia por cualquiera de las partes firmantes habrá de realizarse ante la Dirección General de Trabajo, dando traslado de la misma a la otra parte.

Art. 3.º *Vinculación a la totalidad.*—A los efectos de aplicación del presente Convenio, éste constituye un todo orgánico indivisible, por lo que no podrá pretenderse la aplicación de una o varias de sus normas desechado el resto, sino que siempre habrá de ser aplicado y observando en su integridad y considerado globalmente. Si la autoridad laboral competente no aprobase alguna de las normas de este Convenio y este hecho desvirtuara el contenido del mismo, a juicio de las partes, quedará sin eficacia la totalidad del Convenio, que deberá ser considerado de nuevo por las Comisiones Negociadoras.

Art. 4.º *Prórroga y denuncia.*—Será prorrogado por espacio consecutivo de un año, si no es denunciado por alguna de las partes contratantes.

Podrá ser denunciado por cualquiera de las partes durante los tres últimos meses antes de su vencimiento.

Art. 5.º *Mejoras futuras.*—Si una vez vigente el presente Convenio entraran en vigor Convenios de ámbito superior y para el sector de la Marina Mercante, aplicables a las relaciones económicas, sociales y de trabajo de esta Empresa, que establezcan condiciones más favorables para los trabajadores, y siempre que estas condiciones tengan carácter estrictamente oficial y estén publicadas en el «Boletín Oficial del Estado», se aplicarán de acuerdo con el mismo, y su entrada en vigor será la que en el citado «Boletín Oficial del Estado» se indique.

Art. 6.º *Imprevistos Convenio.* En todo lo no previsto en este Convenio, seguirán aplicándose las condiciones de trabajo vigentes en cada momento en la Empresa, remitiéndose, para lo no establecido en las mismas, a la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante, así como al conjunto de las disposiciones legales vigentes que configuran las relaciones laborales del Estado español y Estatuto de los Trabajadores.

Art. 7.º *Periodo de prueba.*—Toda admisión de personal fijo para las actividades comprendidas en este Convenio, se considerará provisional durante el periodo de prueba variable, con arreglo a la labor a que el tripulante se dedique, que no podrá ser superior al que establece la escala siguiente:

- Titulados, cuatro meses trabajo efectivo.
- Maestranza y subalternos, dos meses trabajo efectivo.

Durante dicho periodo, que deberá ser pactado por escrito, ambas partes pueden rescindir unilateralmente el contrato de trabajo, comunicándolo, a la otra parte en igual forma, con una antelación mínima de ocho días.

Caso de que el periodo de prueba expire en el curso de una travesía, éste se considerará prorrogado hasta que el buque toque puerto; pero la voluntad por parte del armador de rescindir el contrato de trabajo por no superar el periodo de prueba, deberá ser notificada al tripulante por el Capitán dentro del plazo estipulado en el párrafo anterior de este artículo. En caso contrario, se considerará al tripulante como fijo de plantilla. En el caso de que expire por voluntad del tripulante, y ello ocurra en viaje o puerto extranjero, se considerará prorrogado hasta el puerto español, y si el tripulante opta por desembarcar en puerto extranjero, el traslado será por cuenta del mismo.

Concluido a satisfacción de ambas partes el periodo de prueba, el tripulante pasará a figurar en la plantilla de personal fijo en la Empresa, y el tiempo prestado durante dicha prueba le será computado a efectos de antigüedad.

La Empresa, en el supuesto de rescisión del periodo de prueba, entregará la documentación relativa al tiempo efectivamente trabajado y las cotizaciones efectuadas a la Seguridad Social.

Una vez finalizado el periodo de pruebas o con la llegada del buque a puerto, los gastos de viaje y dietas hasta el puerto de embarque serán por cuenta de la Empresa.

Las bajas por enfermedad o accidente interrumpen el periodo de prueba, de conformidad con la legislación vigente.

Art. 8.º *Interinaje y personal eventual.*—De acuerdo con el Estatuto del Trabajador o norma legal y no pactada.

Art. 9.º Trabajos en categoría superior

a) La realización de trabajos en categoría superior dan derecho a la percepción de los mismos beneficios que correspondan a dicha categoría.

b) El desempeño de este puesto durante un período superior a noventa días continuados dará derecho a consolidar este puesto.

Lo no indicado en los párrafos anteriores estará de acuerdo en su totalidad con el artículo 23 del Estatuto del Trabajador y Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante, artículo 76.

En el caso de finiquitación del plazo establecido por la mar, se considerará prorrogado hasta la llegada a puerto español.

Art. 10. Comisión de servicio.—Se entiende por comisión de servicio la misión profesional a realizar por cualquier tripulante por orden de la Empresa en cualquier lugar.

Se considerarán las situaciones siguientes:

- Preparación y discusión de Convenios.
- Transbordo a petición de la Empresa.
- En cualquier otro caso, por deseo expreso de la misma

Durante el tiempo que el tripulante esté en esta situación, devengará el sueldo más beneficios recibidos el último mes de embarcado y vacaciones a régimen de mar.

Si el tripulante realizara la comisión de servicio fuera de su domicilio, tendrá derecho a lo indicado en el artículo de este Convenio, referente a dietas y al artículo referente a viajes y transportes.

Art. 11. Transbordo.—La Naviera atenderá las peticiones de los tripulantes relacionados con su destino, en relación a sus domicilios legales u otras causas justificadas.

No obstante, se acuerdan dos situaciones de transbordo:

- Por necesidad del servicio.
- Por iniciativa del tripulante.

Se procurará guardar el orden inverso de antigüedad de cada categoría en la Naviera.

Art. 12. Expectativa de embarque en el domicilio. Se considera expectativa de embarque la situación del tripulante que se halla en su domicilio, procedente de una situación diferente a la de embarque o de comisión de servicio, disponible y a órdenes de la Empresa. La expectativa de embarque durará hasta el día anterior en que el tripulante salga de su domicilio para entrar en situación de servicio a la Empresa.

En ningún caso se podrá mantener al tripulante por un tiempo superior a cuarenta días, pasando a partir de este momento a situación de comisión de servicio.

Durante la expectativa de embarque se percibirá el salario profesional y vacaciones de Convenio.

Art. 13. Licencias.

a) Con independencia del período reglamentario de vacaciones, se reconoce el derecho a disfrutar de licencias por los motivos que a continuación se enumeran: De índole familiar, para asistir a cursos o exámenes para la obtención de títulos o nombramientos superiores o cursillos de carácter obligatorio, complementarios o de perfeccionamiento y capacitación en la Marina Mercante y para asuntos propios.

b) La concesión de toda clase de licencias corresponde al Naviero o Armador. El peticionario deberá presentar la oportuna instancia, y el Naviero o Armador adoptará la resolución sobre la misma dentro de los treinta días siguientes a su solicitud.

En los supuestos de licencias por motivo de índole familiar, los permisos que se soliciten deberán ser concedidos por el Capitán en el momento de ser solicitados, desembarcando el tripulante en el primer puerto con medios más directos de desplazamiento y dentro de los límites geográficos contemplados en el apartado c). Todo ello sin perjuicio de las sanciones que puedan imponerse a quienes posteriormente no justifiquen en forma debida la causa alegada al formular la petición.

c) Los gastos de desplazamiento para el disfrute de las licencias correrán por cuenta del permissionario, a excepción de los ocasionados en el supuesto de muerte del cónyuge e hijos y la del apartado 2, b) y d), que correrán a cuenta del Armador, quedando restringido el uso del derecho a desembarque y reembarque a todos los puertos de Europa, mar Mediterráneo, mar Negro y los puertos de África, hasta el paralelo de Noadibou (Port-Etienne). No obstante quedan excluidos de estas limitaciones geográficas las causas de enfermedad grave y muerte del cónyuge e hijos.

- Licencias por motivos de índole familiar.

Estas licencias serán retribuidas en los siguientes casos:

Causa	Días
1. Matrimonio	25
2. Nacimiento hijos	20
3. Enfermedad grave cónyuge, hijos, padres y hermanos, hasta	10
4. Muerte cónyuge e hijos	15
5. Muerte padres y hermanos	12

No obstante estos plazos y atendiendo a las excepcionales circunstancias que puedan concurrir en algunas situaciones justificadas, la Empresa concederá los días necesarios, siempre y cuando sea compatible con el servicio, a excepción de las causas 3.ª, 4.ª y 5.ª.

Ninguna de las licencias descritas en este apartado serán acumuladas a vacaciones, a excepción de la del matrimonio, que sí se podrá acumular. No obstante el párrafo anterior, el tripulante embarcado, previa comunicación a la Empresa, podrá optar a la acumulación en caso de natalidad.

Los tripulantes que disfruten las licencias previstas en este apartado percibirán su salario profesional.

Las licencias se empezarán a contar desde el día siguiente al de desembarcar.

- Licencias para asistir a cursos, cursillos y exámenes.

a) Cursos oficiales para la obtención de títulos o nombramientos superiores en la Marina Mercante.

Antigüedad mínima: 1 año y medio.

Duración: la del curso.

Salario: profesional.

Número de veces: retribuida una sola vez.

Vinculación a la Naviera: según lo dispuesto en la OTMM, salvo caso de rescacimiento.

Peticiones máximas: 6 por 100 de los puestos de trabajo de cada categoría.

Mensualmente se enviará a la Naviera justificación de asistencia expedida por la Escuela para tener derecho a la retribución.

b) Cursillos de carácter obligatorio complementarios a los títulos profesionales.

Antigüedad mínima: sin limitación.

Duración: la del cursillo.

Salario: profesional.

Número de veces: retribuida, una sola vez.

c) Cursillos de perfeccionamiento y capacitación profesional de tripulantes y adecuados a los tráficoes específicos de cada Empresa.

Antigüedad: un año.

Duración: la del curso.

Salario: profesional.

Número de veces: una sola vez.

Vinculación a la Empresa: un año.

Peticiones máximas: 6 por 100 de los puestos de trabajo.

En todas estas licencias se seguirá el orden de antigüedad hasta completar los topes establecidos. Las Empresas atenderán las peticiones formuladas hasta dichos topes, pudiendo concederlas durante el período de vacaciones.

Si los tripulantes se integran a cualquiera de los cursos durante las vacaciones, éstas quedarán interrumpidas.

Una vez finalizado el curso, seguirá el disfrute de las mismas.

d) Cursillos por necesidad de la Empresa: Cuando alguno de los cursos de los apartados anteriores se realice por necesidad de la Empresa, el tripulante se hallará en situación de comisión de servicio todo el tiempo que duren dichos cursos.

Licencias para asuntos propios: Los tripulantes podrán solicitar licencias por necesidad de atender personalmente asuntos propios que no admitan demora por un período de hasta seis meses, que podrán concederse por el Naviero.

La Empresa informará al Comité de Empresa los permisos efectuados.

Art. 14. Excedencia voluntaria. Puede solicitarla cada tripulante que cuente al menos con dos años de antigüedad en la Empresa. Las peticiones se resolverán dentro de los treinta días siguientes a la fecha de su presentación.

El plazo mínimo para la excedencia será de seis meses y el máximo de cinco años.

El tiempo transcurrido en esta situación no se computará a ningún efecto.

Si el excedente, un mes antes de finalizar el plazo para el que se le concedió la excedencia, no solicitase su reingreso en la Empresa, causará baja definitiva en la misma. Si solicitase el reingreso, éste se efectuará tan pronto exista vacante de su categoría.

En el supuesto de que no existiera vacante de su categoría y el excedente optara voluntariamente por alguna de categoría inferior dentro de su especialidad, percibirá el salario correspondiente a ésta hasta que se produzca su incorporación a la categoría que le corresponda.

El excedente, una vez incorporado a la Empresa, no podrá solicitar una nueva excedencia hasta que no hayan transcurrido, al menos, cuatro años de servicio activo en la Compañía desde que aquélla se produjo.

Art. 15. *Cuadro orgánico y aplicación del mismo.*—Se obligará a la existencia, como mínimo, de un cuadro orgánico por buque, actualizado y legalizado por las autoridades competentes, en un lugar de libre acceso a toda la tripulación.

En el caso de que las autoridades competentes varíen el cuadro orgánico, dicha variación se enviará al Capitán del buque para su conocimiento e información de toda la tripulación.

Todos los buques componentes de la flota estarán obligados a tener el cuadro orgánico totalmente actualizado, de acuerdo con su cuadro indicador de tripulaciones mínimas.

Cada componente de la dotación del buque deberá saber ejecutar correctamente los diferentes ejercicios que los mencionados cuadros indiquen.

La falta de conocimiento y ejecución de los mismos supondrá sanción, de acuerdo con la Ley vigente en su momento.

Art. 16. *Escalafón.*

a) La Empresa está obligada a confeccionar un escalafón público de todos los tripulantes de la Empresa, en el que figurará nombre, apellidos, cargo y fecha de ingreso en la Empresa, así como las notas aclaratorias que se consideren convenientes.

b) Siempre que la capacidad profesional lo permita, se respetará el mismo para proveer los ascensos y plazas en tierra.

c) Este escalafón se editará y se exigirá que haya un ejemplar actualizado en cada buque, al cual tendrá acceso cualquier miembro de la tripulación.

Art. 17. *Dietas y viajes.*—Dieta es la cantidad que se devenga diariamente para satisfacer los gastos de manutención y estancias que se originan en el desplazamiento y permanencia fuera del domicilio o del buque de enclavamiento.

Se percibirán dietas en los siguientes casos:

Primero.—Comisión de servicio fuera del domicilio.

Segundo.—Durante el tiempo de viaje necesario para el embarque o desembarque hasta la llegada a su domicilio.

Tercero.—En la expectativa de embarque fuera del domicilio.

La dieta en territorio nacional vendrá integrada por el conjunto de los siguientes conceptos y valores: Se consideran dietas enteras o medias dietas, 4.500 pesetas y 2.250 pesetas, respectivamente, en este último caso cuando no se pernocte.

En el extranjero, la Empresa estará obligada a facilitar los medios de transporte y alojamiento al tripulante.

La Empresa abonará los gastos de viaje, eligiendo el tripulante el medio de transporte más idóneo, adecuado y directo, quedando excluidos los taxis de alquiler de largo recorrido, los coches de alquiler y las clases de lujo. Para los taxis de largo recorrido, se considerará como tal, las distancias superiores a 25 kilómetros.

En caso de uno de estos medios, su utilización deberá estar justificada por falta de billete de otro tipo, urgencia de embarque, o porque de su utilización se deriven mayores economías que los propios gastos. El tripulante presentará los comprobantes.

En todo caso, el tripulante percibirá por adelantado de la Naviera, Armador o su representante, el importe aproximado de los gastos de locomoción y dietas, caso de que no se le entreguen los correspondientes billetes de pasaje.

En el caso de que los gastos de desembarque por accidente o enfermedad se abonen por la Empresa a los tripulantes, éstos estarán obligados a enviar a la misma los correspondientes justificantes.

Se percibirá la dieta entera exclusivamente por cada día natural en que se pernocte fuera de la residencia oficial, buque de la Compañía o medio de transporte.

Se percibirá media dieta cuando la salida y llegada se realice en el mismo día.

No se percibirá dieta alguna cuando la llegada al buque o a la residencia se produzca antes de las doce horas, y el viaje haya durado menos de cuatro horas o la distancia recorrida sea inferior a 100 kilómetros.

Art. 18. *Manutención.*—La manutención será abonada por la Empresa y controlada, tanto en cantidad como en calidad, por una comisión de tres miembros elegidos por el Capitán, siendo rotativa el desempeño de la misma, con un máximo de treinta días, procurando que sea uno de cada categoría y el Capitán del buque.

Dicha comisión vigilará que la manutención sea variada, sana y abundante, bien condimentada y apropiada en cada caso de navegación que el buque realice.

La subvención será por administración vigilada por la comisión del párrafo anterior.

Este cometido no devengará horas extraordinarias.

Siempre y cuando la tripulación, con el visto bueno del Capitán, considere que el provisionista no se atiende a su cometido, con relación a calidades y precios, ésta tendrá libertad para efectuar su cambio a otro provisionista, previa comunicación a la Empresa.

Los festivos que el buque permanezca en puerto, y que no tenga actividad, en el servicio de cena se dará un menú frío.

Art. 19. *Entrepot.*—El entrepot normal será adquirido por la Empresa, descontado en la columna correspondiente de la nómina o pagado directamente por el tripulante.

El reparto del entrepot se efectuará por la Comisión sobre cantidad y calidad de la comida a bordo, correspondiendo el control al Capitán del buque.

Art. 20. *Jornada laboral.*—La jornada de trabajo se computará anualmente y se aplica de acuerdo con el R. D. 2001/1983, que regula la jornada de trabajo en el mar, estableciéndola en una jornada máxima semanal de cuarenta horas.

No obstante, la jornada se distribuye en ocho horas, de lunes a viernes. Las cuatro horas de la mañana del sábado se acumulan a vacaciones.

Art. 21. *Incremento salarial.*—El salario profesional será incrementado en el 5,5 por 100 desde el día 1 de enero de 1985.

Art. 22. *Materia salarial.*—Salario profesional en la cantidad que para cada categoría figura en la tabla salarial adjunta y que corresponde al pago de la jornada laboral establecida en este Convenio.

Salario embarcado será, para toda la tripulación, el salario profesional más los demás beneficios extraordinarios, tales como trabajos extras y plus permanencia, el cual se detalla en el siguiente párrafo.

Plus permanencia: Este concepto económico se pacta, con independencia al capítulo de antigüedad, como dedicación a la Empresa.

Se tendrá derecho a este plus en los meses de navegación y siempre y cuando la vinculación del tripulante con la Empresa no sea inferior a tres años.

En importe del mencionado plus será, para cada categoría, el indicado en el anexo 1.

Art. 23. *Antigüedad.*—Equivalente al 5 por 100 del salario profesional por cada trienio acumulado según tabla adjunta.

Art. 24. *Pagas extraordinarias.*—Todo el personal de mar percibirá anualmente con carácter obligatorio dos pagas extraordinarias, de igual cuantía al salario profesional más antigüedad.

Estas pagas se abonarán, una el 15 de julio, y la otra, el 15 de diciembre.

La Empresa se compromete a enviar directamente en estas fechas a su domicilio las correspondientes pagas al personal que por cualquier causa esté desembarcado.

Art. 25. *Horas extraordinarias.*—Las horas extraordinarias serán de libre ofrecimiento por parte del Armador o su representante, y la prestación de las mismas será voluntaria por parte de los tripulantes salvo en los siguientes supuestos:

- 1.º Los trabajos de fondeo, atraque, desatraque, enmendadas previstas, apertura y cierre de escotillas y arranche.
- 2.º En la marca, siempre que las necesidades de la navegación lo exijan para llevar a buen fin el viaje iniciado por el buque y en puerto cuando la programada salida del buque lo requiera.
- 3.º Atención a la carga, y a las operaciones necesarias para que el buque pueda realizar la carga y descarga. En estos casos se utilizará el personal estrictamente necesario.
- 4.º Aprovisionamiento, siempre y cuando por tener el buque que zarpar inmediatamente, y no pueda realizarse en jornada normal.
- 5.º Atención de autoridades en puerto y trabajos similares de ineludible realización.

No se computarán como horas extraordinarias, aunque se efectúen fuera de la jornada normal, las realizadas en los casos siguientes:

a) Cuando las ordene el que ejerza el mando del buque para socorrer a otros barcos o personas en peligro, sin perjuicio de los derechos que la legislación reconoce a las tripulaciones en los casos de hallazgo o salvamento.

b) Cuando el que ejerza el mando del buque las considere necesarias o urgentes durante la navegación para la seguridad del mismo, de las personas a bordo o del cargamento.

c) En los casos de ejercicio periódico prescritos para la seguridad de la vida humana en el mar.

d) Cuando lo exijan las formalidades aduaneras, la cuarentena u otras disposiciones sanitarias.

El aumento habido en la tabla de horas extraordinarias son parte del cómputo de las mejoras recogidas en este Convenio.

Art. 26. *Vacaciones.*-Serán de cincuenta y ocho días por ciento treinta y cinco de servicio ininterrumpido, para todos los buques y navegaciones. A partir del 1 de enero de 1986 el régimen de vacaciones será de ciento veinte días de embarque y sesenta de vacaciones.

En ambas situaciones habrá un periodo de flexibilidad de treinta días.

Los días de viaje tanto al embarcar como al desembarcar, por razón de vacaciones, no serán considerados como tales vacaciones empezando a contarse éstas al segundo día de desembarque, salvo causa que justifique lo contrario, y finalizadas desde la fecha en que el tripulante abandone su domicilio con objeto de embarcar.

Las tripulaciones y Empresa se comprometen a hacer cumplir el disfrute de las vacaciones en cada periodo o perder el disfrute de las mismas.

El periodo posterior al embarque de los tripulantes, una vez disfrutadas, será regulado de acuerdo con lo establecido en el artículo de expectativa de embarque.

Estas vacaciones tienen el carácter de totales por todos los conceptos, y en las mismas se encuentran acumuladas por compensación las cuatro horas de la mañana del sábado y los descansos de sábados tarde, domingos y festivos.

Art. 27. *Bajas por enfermedad profesional o accidente laboral.*-Durante el tiempo de baja por enfermedad profesional o accidente laboral, ambos, con o sin hospitalización, se percibirá el 100 por 100 de la base reguladora del tripulante afectado y devengará vacaciones de Convenio.

El mismo día en que cause alta, el tripulante comunicará a la Empresa el evento, debiéndose realizar la comunicación por teléfono y ratificarla por telegrama posteriormente.

Art. 28. *Mercancías explosivas, tóxicas o peligrosas.*-Las tripulaciones de los buques que transporten mercancías, conceptuadas como peligrosas conforme a lo indicado en el presente artículo, tendrán derecho a percibir una remuneración en función del incremento del riesgo a que están expuestos y conforme se establece en este mismo artículo. Todo ello sin perjuicio de las medidas de seguridad a tomar durante la carga, transporte y descarga de dichas mercancías, conforme a las disposiciones legales al respecto y a las consideraciones de la IMCO, según tabla adjunta.

A) En aquellos buques especializados y dedicados habitualmente al transporte de las mercancías de referencia, con carácter de exclusividad, y que por su construcción o posteriores modificaciones estén especialmente acondicionados y debidamente preparados para su transporte percibirán lo establecido en la O.T.M.M.

B) En los buques que circunstancialmente transporten las materias indicadas, en concepto de carga, se abonarán durante el tiempo que dure su transporte las remuneraciones abajo indicadas, en función del grado de peligrosidad asignado a la mercancía y del tanto por ciento que el peso de la misma suponga en relación con el «peso muerto» del buque, indicado éste en el certificado de arqueo.

En el caso de diferentes mercancías asignadas todas al mismo grupo, se sumarán sus pesos a los efectos de cálculo del porcentaje de remuneración. En el caso de mercancías asignadas a diferentes grupos, se sumarán los productos de los pesos de cada mercancía por el número asignado al grupo que corresponda, y se dividirá el total entre el total de peso de dichas mercancías, siendo el coeficiente el que marque el grupo a que debe asignarse al conjunto de estas mercancías. Si considerando las mercancías por separado, la remuneración fuera superior, se estará a este último.

Grupo de peligrosidad: Las referencias a «clase», «tipo», «división», «grupo de compatibilidad», «observaciones» y los condicionamientos reseñados para la clase 7 hacen referencia a los vocablos y referencias en el Código Internacional Marítimo de Mercancías Peligrosas de la IMCO.

Los «grupos de peligrosidad» son divisiones entre las mercancías a que hace referencia la anterior publicación en función del riesgo que, en general, puedan suponer para la vida de los tripulantes de los buques que las transporten.

Grupo «A»: Mercancías reseñadas como pertenecientes a:
Explosivos: Clase 1, División 1-1. Grupo compatibilidad A al F.

Infecciosos: Clase 6-2.
Radiactivos: Clase 7. Cuando de materiales radiactivos explosivos o de «acuerdos especiales» se trate.

Grupo B.-Explosivos: Clase 1, División 1-1. Grupo compatibilidad G. Clase 1, División 1-2. Clase 1, División 1-3. Grupos compatibilidad A, B, C y número 0019.

Grupo C.-Explosivos: Clase 1, División 1-3. Resto mercancías no incluidas grupo B.

Gases inflamables o tóxicos: Clase 2, Número ONU 1016, 1023, 1026, 1017, 1589, 1045, 1051, 1052, 1053, 1975, 1067, 1076, y el «gas de agua».

Radiactivos: Clase 7: Mercancías que la aprobación del modelo de embalaje y la de la expedición correspondan a todos los países afectados por la expedición.

Grupo D. Líquidos inflamables con punto bajo de inflamación: Clase 3-1.

Radiactivos: Clase 7. Mercancías que la aprobación del modelo de embalaje corresponda a los países de origen, destino y tránsito y se requiera notificación previa a todos los países afectados.

Grupo E.-Explosivos: Clase 1, División 1-4.
Líquidos inflamables con punto medio de inflamación: Clase 3-2, cuando sean además mercancías tóxicas.

Grupo F.-Radiactivos: Clase 7. Mercancías que la aprobación del modelo de embalaje corresponda al país de origen de la expedición y se requiera notificación previa de la expedición a todos los países afectados.

Gases Inflamables: Clase 2, cuando sean inflamables. Clase 3-2, mercancías no tóxicas.

Grupo G: Clase 2, cuando sean tóxicas no inflamables.
Inflamables: Clase 3-3.
Tóxicos: Clase 6-1.

Grupo H. Sólidos inflamables espontáneamente: Clase 4-2, excepto número S. ONU 1361, 1362, 1857 y 1387.

Peróxidos orgánicos: Clase 5-2.

Grupo I.-Radiactivos: Clase 7. Mercancías que la aprobación del modelo de embalaje corresponda al país de origen y no se requiera notificación ni aprobación de la expedición por las autoridades competentes.

Corrosivos: Clase 8, cuando en «observaciones» está anotado que provocan graves quemaduras y desprenden gases muy tóxicos.

Grupo K. Sólidos inflamables en presencia de humedad: Clase 4-3.

Corrosivos: Clase 8, cuando en «observaciones» esté anotado que «provocan graves quemaduras» o que «desprenden gases muy tóxicos».

Cálculo de remuneración en tanto por ciento del salario profesional

		5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
A	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
B	30	—	40	—	50	—	—	—	—	—	—	—
C	10	20	30	—	40	—	50	—	—	—	—	—
D	—	15	20	30	—	40	—	50	—	—	—	—
E	—	10	15	25	30	—	—	—	—	—	—	—
F	—	5	12	20	—	30	—	—	—	—	—	—

Los números interiores del cuadro indican el porcentaje de salario profesional:
 * Sin mínimo.
 • «o» mínimo carga peso muerto.
 ●● Grupo peligrosidad.

	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
G		10	20	—	30	—	40				
H			20	—	—	—			30		
I			10	—	—	15	—	—	20		
J			15	—	—	—	—	—	—		
K			10	—	—	—	—	—	—		

Los números interiores del cuadro indican el porcentaje de salario profesional.

• Sin mínimo.

● % mínimo carga: peso muerto

●● Grupo peligrosidad.

Art. 29. *Servicios del golfo de Guinea.*—Se estará a lo dispuesto en la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante en su artículo 113.

Art. 30. *Navegación por zonas insalubres y epidémicas.*—Se considerarán puertos insalubres o epidémicos aquellos que así hayan sido declarados por la Organización Mundial de la Salud (O.M.S.) durante el tiempo en que haya estado vigente dicha declaración.

Las tripulaciones de los barcos que escalen dichos puertos, antepuertos, bahías o radas o que deban realizar ascensiones o descensos por ríos de lugares declarados insalubres y epidémicos, además de la adopción de todos los medios preventivos precisos en orden a garantizar la sanidad a bordo, percibirán como compensación a la permanencia en dichos lugares durante la estancia un incremento del 50 por 100 sobre el salario profesional más trienios, horas extras y módulo.

La Empresa enviará mensualmente esta información de la Organización Mundial de la Salud o del Departamento correspondiente de Sanidad Exterior, siempre que sea facilitada. En su defecto, cualquier componente del Comité podrá solicitarlo por sí mismo.

Art. 31. *Zona de guerra.* En caso de navegación por zona de guerra, el tripulante cobrará el 200 por 100 de aumento en todos los conceptos.

La Empresa suscribirá en este caso los siguientes seguros:

1. 5.000.000 de pesetas en caso de muerte.
2. 7.000.000 de pesetas invalidez total.

El buque se encontrará en zona de guerra cuando exista sospecha o tácitamente se exprese por las partes.

A tal comprobación los tripulantes tendrán acceso al flete percibido por el transporte, seguro del casco o póliza de fletamientos.

Ningún tripulante tendrá obligación de navegar por dicha zona, y la Empresa estará obligada a desembarcarlo sin que dicho tripulante pierda sus derechos; considerándose en expectativa de embarque.

Art. 32. *Pérdida de equipaje a bordo.*—En caso de pérdida de equipaje a bordo por cualquier miembro de la tripulación, debida a naufragio, incendio o cualquier otro accidente no imputable al o los perjudicados, la Empresa abonará como compensación las cantidades siguientes:

Cien mil pesetas por pérdida total.

De 25.000 a 100.000 pesetas, por pérdida parcial.

A juicio del Capitán, una vez oído al interesado.

En el caso de que por la Empresa se abone indemnización de vestuario o se faciliten uniformes, se deducirán las indemnizaciones por pérdida de equipaje en un 20 por 100.

En el caso de fallecimiento del tripulante, esta cantidad le será abonada a sus herederos legalmente reconocidos.

Art. 33. *Familiares acompañantes.*—Todo el personal de flota puede solicitar de la Empresa, directamente o a través del Capitán, ser acompañado por la mujer o hijo mientras se encuentren embarcados.

La Empresa admitirá la solicitud sin que, en ningún caso, pueda sobrepasarse el marco de las normas establecidas para el buque por SEVIMAR. En todo momento se dará prioridad a aquellas personas (garantías, técnicos, sobrecargos, etc.) que por necesidades de la Empresa deban embarcar en el buque.

Para efectuar el enrole, el acompañante deberá poseer una póliza de seguro que cubra los riesgos que puedan producirse mientras se encuentre en situación de embarque.

Igualmente acompañará certificado médico, actualizado cada año, al embarcar.

No podrán ser enroladas mujeres en estado de gestación, hijos menores de ocho años en viajes superiores a tres días sin escalas, y en ningún caso el familiar que esté aquejado de cualquier enfermedad que pueda afectar o sentirse afectado por la navegación.

El Capitán, de acuerdo con las circunstancias y sin sobrepasar en ningún caso los límites, establecerá el turno de embarque, en el que siempre dará preferencia, dentro del año, al tripulante que no haya sido acompañado ninguna vez en el mismo periodo. Igualmente, y en el supuesto de que, cubierto el límite, un tripulante solicitara ser acompañado, el familiar que más tiempo lleve embarcado cederá su puesto a la nueva petición, y siempre que el peticionario no haya sido acompañado en un plazo no inferior a los seis meses.

Los tripulantes que carezcan de camarote individual con baño podrán disponer, previa autorización del Capitán y durante la estancia de familiares a bordo, de los camarotes disponibles que cumplan esta condición.

Se tendrá en cuenta la prioridad, según los lazos sanguíneos de la familia de los tripulantes.

Se exigirá un orden, según las peticiones de embarque.

El acompañante tomará a su cargo el cuidado completo de los alojamientos del tripulante, exceptuando despachos y recintos comunes, y no solicitará servicios extras del departamento de fonda. Las comidas serán servidas en el comedor en que se sirva al tripulante al que acompaña. El familiar acompañante viene obligado a cumplir todas las normas de seguridad que rigen en el buque.

La mujer o el acompañante no alterará en ningún momento la convivencia a bordo ni la marcha normal de los trabajos del buque.

La manutención de los mismos será por cuenta de la Empresa.

Art. 34. *Puestos en tierra.*—La Empresa dará cargo preferentemente a los tripulantes fijos de su flota sobre el personal ajeno a ella al objeto de ocupar plazas en tierra. Ello, siempre que los marinos reúnan las condiciones exigidas por la Empresa para ocupar las plazas. Dicha preferencia en el trato incluye la espera para los casos en que el tripulante se halle embarcado.

Estas plazas deberán ser anunciadas al Capitán de cada buque para su publicación y al Comité de Empresa.

Art. 35. *Correspondencia.*—Los Capitanes deberán exponer en los tabloneros de anuncios las direcciones postales de los consignatarios o agentes en los puertos donde el buque vaya a hacer escala próximamente o indicar si el buque sale a órdenes.

La Empresa adoptará medidas con el fin de enviar a los buques las cartas que dirigidas a los tripulantes se hayan recibido en la Naviera.

Cuando el buque se encuentre en puerto extranjero, las cartas remitidas por los tripulantes serán entregadas para su franqueo al consignatario.

Art. 36. *Aire acondicionado y calefacción.*—La Empresa se compromete a mantener en perfecto estado de funcionamiento, con el personal de a bordo que le corresponda, los servicios de aire acondicionado y calefacción existente.

De no existir los mismos, los buques serán equipados por los ventiladores y placas precisas.

Art. 37. *Natalidad y matrimonio.*—El tripulante con una antigüedad no menor de dos años de servicio a la Empresa percibirá 15.000 pesetas por el nacimiento de cada hijo. Será requisito formal para el abono indicado la presentación del Libro de Familia.

El tripulante con una antigüedad no menor de dos años de servicio a la Empresa percibirá con carácter de gratificación 20.000 pesetas por contraer matrimonio. Siendo imprescindible para su cobro los mismos requisitos que en apartado anterior.

Art. 38. *Préstamos.*—Se concederá hasta un máximo de tres mensualidades, de acuerdo con lo establecido en la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante en su artículo 225.

Art. 39. *Seguro de accidentes.*—Aparte del seguro obligatorio de accidentes, y como complemento del mismo, la Empresa establece a su cargo y a favor de los tripulantes un seguro de accidentes, cubriendo los riesgos de muerte e invalidez absoluta en su actuación profesional, con los capitales asegurados siguientes:

Por muerte, 2.000.000 de pesetas.

Por invalidez absoluta, 2.500.000 pesetas.

Los riesgos cubiertos por estas pólizas se entiende únicamente durante el tiempo de enrole a bordo.

Art. 40. *Hora de salida.*—A la llegada del buque a puerto y dentro de la primera hora del comienzo de las operaciones de trabajo, por medio del tablón de anuncios, se comunicará a la tripulación una hora estimada de salida.

Con dos horas de antelación a la salida estimada del buque, se modificará, si procede, dicho horario de salida, comunicándolo por medio de los citados tabloneros de anuncios.

Art. 41. *Seguridad e higiene en el trabajo.*—Se procederá, de acuerdo con lo establecido en la Ordenanza de Trabajo de la Marina Mercante y Estatuto del Trabajador.

La Empresa facilitará a los respectivos Delegados del Comité cuantas disposiciones adicionales se promulguen sobre el tema.

Art. 42. *Buques en dique.*—Cuando un buque, durante la estancia en dique, no disponga de las mismas condiciones higiénicas y sanitarias que navegando, se obligará a la Empresa que facilite alojamiento en tierra a los tripulantes que no dispongan de las condiciones que tienen navegando.

Art. 43. *Servicio de lanchas.*—Cuando el buque se encuentre fondeado, habrá que poner a disposición de la tripulación un servicio de lanchas para ir a tierra.

El Capitán dispondrá de un servicio mínimo de lanchas para cada uno de los turnos de guardia. En todo caso, estos servicios se dispondrán siempre y cuando la fondeada sea de veinticuatro horas.

Art. 44. *Servicios recreativos y culturales.*—La Empresa dotará a todos sus buques de dos aparatos de TV y de dos de radio, salvo que el buque estuviera provisto de sistema de música ambiental, siendo por cuenta de la Empresa el mantenimiento, instalación y reparación.

Fondos culturales: La Empresa proporcionará la cantidad de 3.000 pesetas mensuales por buque, a fin de mantener un servicio de biblioteca y juegos recreativos.

Una comisión formada por el Capitán y la tripulación controlará la buena utilización de dichos fondos.

Art. 45. *Ropa de trabajo y servicio de lavandería.*—La ropa de trabajo será abonada por la Empresa en nómina, ateniéndose a las normas de Seguridad e Higiene en el Trabajo, abonando la cantidad de 2.190 pesetas mensuales en los periodos de embarque.

El lavado de ropa de cama, toallas y servicio de fonda correrá a cuenta de la Empresa. Asimismo la Empresa proveerá a cada buque de dos lavadoras para el lavado de los efectos personales de los tripulantes y de dos planchas.

Art. 46. *Alumnos.*—Los alumnos de cualquier especialidad percibirán, y con independencia de la ayuda familiar a que tuvieren derecho, durante el tiempo que esté embarcado, una gratificación de 33.000 pesetas por doce mensualidades, en las que se encuentran incluidos y mejorados todos los actuales conceptos retributivos.

Los alumnos tendrán el régimen de jornada establecida por el Capitán, y ésta deberá limitarse estrictamente a la necesaria para su completa formación profesional, abonándosele los trabajos excepcionales que sobrepasen la limitación anterior al precio de 100 pesetas la hora.

Si el alumno en prácticas supera el periodo de seis meses en vinculación al buque ininterrumpido, percibirá una gratificación equivalente a la mensual.

Art. 47. *Comisión Paritaria.*—Para interpretar y vigilar la aplicación del vigente Convenio, se crea una Comisión Paritaria, compuesta por igual número de miembros de la Comisión Negociadora, tanto por parte empresarial como Social, estando esta última representada por el Sindicato Libre de la Marina Mercante.

Art. 48. *Reunión del Comité de Empresa.*—De acuerdo con lo establecido en el título segundo del Estatuto del Trabajador de los derechos de representación colectiva y de reunión de los trabajadores de la Empresa.

Art. 49. *Actividad sindical.*—De acuerdo con el Estatuto del Trabajador o norma legal y no pactada, dictada en desarrollo de aquél y aplicable al sector de la Marina Mercante.

Tabla salarial 1985

Categorías	Total bruto
Capitán	142.398
Primer Oficial	113.918
Segundo Oficial	105.780
Tercer Oficial	97.643
Oficial Radio	105.780
Jefe de Máquinas	138.327
Primero Máquinas	113.918
Segundo Máquinas	105.780
Tercero Máquinas	97.643

Categorías	Total bruto
Patron Mayor	89.507
Patrón Cabotaje	81.370
Mecánico Mayor	89.507
Mecánico Primera	81.370
Mecánico Segunda	76.487
Contraestre	63.468
Marinero Prefer.	60.215
Marinero Ordin.	58.586
Mozo	56.959
Calderero	63.468
Engrasador	61.840
Limpiador	56.959
Cocinero	63.468
Marmitón	56.959
Primer Camarero	60.215
Segundo Camarero	58.586

Antigüedad - 1985 - 5 por 100 sobre salario

Categoría	Valor trienio
Capitán	7.120
Primer Oficial	5.696
Segundo Oficial	5.289
Tercer Oficial	4.883
Oficial Radio	5.289
Jefe de Máquinas	6.917
Primero Máquinas	5.696
Segundo Máquinas	5.289
Tercero Máquinas	4.883
Patrón Mayor	4.475
Patrón Cabotaje	4.068
Mecánico Mayor	4.475
Mecánico Primera	4.068
Mecánico Segunda	3.824
Contraestre	3.173
Marinero Prefer.	3.010
Marinero Ordina.	2.930
Mozo	2.848
Calderero	3.173
Engrasador	3.092
Limpiador	2.848
Cocinero	3.173
Marmitón	2.848
Primer Camarero	3.010
Segundo Camarero	2.930

Plus permanencia

Categoría	Importe
Capitán	37.230
Primer Oficial	35.040
Segundo Oficial	32.850
Tercer Oficial	30.660
Oficial Radio	32.850
Jefe de Máquinas	36.135
Primero Maquinista	35.040
Segundo Maquinista	32.850
Tercer Maquinista	30.660
Patrón Mayor	28.470
Patrón Cabotaje	26.280
Mecánico Mayor	28.470
Mecánico Primera	26.280
Mecánico Segunda	25.185
Contraestre	24.090
Marinero Prefer.	21.900
Marinero Ordinario	19.710
Mozo	17.520
Calderero	24.090
Engrasador	21.900
Limpiador	17.520
Cocinero	24.090
Marmitón	17.520
Primer Camarero	21.900
Segundo Camarero	19.710

Horas extras. Ejercicio 1985

Categorías		1.º trienio	2.º trienio	3.º trienio	4.º trienio	5.º trienio	6.º trienio	7.º trienio	8.º trienio	9.º trienio
Capitán	1.671	1.755	1.843	1.935	2.032	2.134	2.241	2.353	2.471	2.595
Primer Oficial	1.270	1.333	1.400	1.470	1.543	1.620	1.701	1.786	1.875	1.969
Segundo Oficial	1.179	1.238	1.300	1.365	1.433	1.505	1.580	1.659	1.742	1.829
Tercer Oficial	1.088	1.142	1.199	1.259	1.322	1.388	1.457	1.530	1.606	1.686
Oficial Radio	1.179	1.238	1.300	1.365	1.433	1.505	1.580	1.659	1.742	1.829
Jefe Máquinas	1.623	1.704	1.789	1.878	1.972	2.071	2.175	2.284	2.398	2.518
Primero Máquinas	1.270	1.333	1.400	1.470	1.543	1.620	1.701	1.786	1.875	1.969
Segundo Máquinas	1.179	1.238	1.300	1.365	1.433	1.505	1.580	1.659	1.742	1.829
Tercero Máquinas	1.088	1.142	1.199	1.259	1.322	1.388	1.457	1.530	1.606	1.686
Patrón Mayor	800	840	882	926	972	1.021	1.072	1.126	1.182	1.241
Patrón Cabotaje	750	787	826	867	910	955	1.003	1.053	1.106	1.166
Mecánico Mayor	800	840	882	926	972	1.021	1.072	1.126	1.182	1.241
Mecánico Primera	750	787	826	867	910	955	1.003	1.053	1.106	1.166
Mecánico Segunda	725	761	799	839	881	925	971	1.020	1.071	1.125
Contramaestre	708	743	780	819	860	903	948	995	1.045	1.097
Marinero Pref.	672	706	741	778	817	858	901	946	993	1.043
Marinero Ord.	652	685	719	755	793	833	875	919	965	1.013
Mozo	635	667	700	735	772	811	852	895	940	987
Calderero	708	743	780	819	860	903	948	995	1.045	1.097
Engrasador	690	724	760	798	838	880	924	970	1.018	1.069
Limpiador	635	667	700	735	772	811	852	895	940	987
Cocinero	708	743	780	819	860	903	948	995	1.045	1.097
Marmitón	635	667	700	735	772	811	852	895	940	987
Primer Camarero	672	706	741	778	817	858	901	946	993	1.043
Segundo Camarero	652	685	719	755	793	833	875	919	965	1.013

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

15816 RESOLUCION de 6 de mayo de 1985, de la Dirección General de Industrias Siderometalúrgicas y Navales, por la que se modifica la homologación de los radiadores marca «Roca», modelos 45-2, 60-2 y 75-2, fabricados por la «Compañía Roca Radiadores, Sociedad Anónima».

Vista la solicitud presentada por la Entidad «Compañía Roca Radiadores, Sociedad Anónima», para la modificación de la homologación de sus radiadores marca «Roca», modelos 45-2, 60-2 y 75-2, así como la Resolución de 21 de marzo de 1984 de esta Dirección General y la especificaciones técnicas, y visto que a estos modelos con un grueso de cubo de 46 milímetros correspondían las potencias por elemento, exponentes de las funciones de potencia y números de homologación siguientes:

Modelo 45-2, potencia 53,4 W, exponente 1,30, número de homologación R-0021; modelo 60-2, potencia 70,2 W, exponente 1,31, número de homologación R-0022; modelo 75-2, potencia 86,9 W, exponente 1,31, número de homologación R-0023.

Vistos los ensayos realizados a estos modelos con grueso de cubo de 50 milímetros por el laboratorio acreditado Laboratorio de Ensayos de Emisores del Instituto de Técnicas Energéticas de la Universidad Politécnica de Barcelona y la auditoría de garantía de calidad realizada por la Entidad colaboradora Asociación Española para el Control de la Calidad, con arreglo a lo previsto en los Reales Decretos 2584/1981, de 18 de septiembre, y 3059/1982, de 15 de octubre, y con las especificaciones técnicas exigidas por la Orden de fecha 10 de febrero de 1983.

Esta Dirección General ha resuelto:

Primero.-Homologar los radiadores marca «Roca», modelos 45-2, 60-2 y 75-2, de chapa de acero, color gris, y con un grueso de cubo de 50 milímetros, fabricados por la Empresa «Compañía Roca Radiadores, Sociedad Anónima», en su fábrica de Alcalá de Henares (Madrid), con los números de homologación, potencias por elemento y exponentes de la función de potencia siguientes:

Modelo 45-2, potencia 58,1 W, exponente 1,29, número de homologación R-0021.1; modelo 60-2, potencia 78,7 W, exponente 1,30, número de homologación R-0022.1; modelo 75-2, potencia 96,3 W, exponente 1,24, número de homologación R-0023.1.

Segundo.-Para estos modelos se efectuará un seguimiento de la producción según lo establecido por el Real Decreto 2584/1981, de 18 de septiembre, en su apartado 6.1.1, y de acuerdo con lo indicado en el artículo 7.º de la Orden de 10 de febrero de 1983 de este Departamento.

Lo que se hace público para general conocimiento.

Madrid, 6 de mayo de 1985. P. D. (Resolución de 18 de mayo de 1984), el Subdirector general de Industrias Básicas, Manuel Aguilar Clavijo.

15817 RESOLUCION de 6 de mayo de 1985, de la Dirección General de Industrias Siderometalúrgicas y Navales, por la que se modifica la homologación de los radiadores marca «Roca», modelos 32-3, 45-3, 60-3, 75-3 y 90-3, fabricados por «Compañía Roca Radiadores, Sociedad Anónima».

Vista la solicitud presentada por la Entidad «Compañía Roca Radiadores, Sociedad Anónima», para la modificación de la homologación de sus radiadores marca «Roca», modelos 32-3, 45-3, 60-3, 75-3 y 90-3, así como la Resolución de 21 de marzo de 1984 de esta Dirección General y las especificaciones técnicas, y visto que a estos modelos con un cubo de 46 milímetros correspondían las potencias por elemento, exponentes de las funciones de potencia y números de homologación siguientes:

Modelo 32-3, potencia 54,9 W, exponente 1,30, número de homologación R-0015; modelo 45-3, potencia 75,9 W, exponente 1,30, número de homologación R-0016; modelo 60-3, potencia 99,5 W, exponente 1,30, número de homologación R-0017; modelo 75-3, potencia 124,3 W, exponente 1,31, número de homologación R-0018; modelo 90-3, potencia 149,0 W, exponente 1,32, número de homologación R-0019.

Vistos los ensayos realizados a estos modelos, con un grueso de cubo de 50 milímetros por el laboratorio acreditado Laboratorio de Ensayo de Emisores del Instituto de Técnicas Energéticas de la Universidad Politécnica de Barcelona y la auditoría de garantía de calidad realizada por la Entidad colaboradora Asociación Española para el Control de la Calidad, con arreglo a lo