

Las cifras consignadas como coste parcial serán intercomunicables entre sí, es decir, que los posibles excesos en cualquiera de ellas podrán compensarse, con disminución equivalente, en otra u otras, realizándose siempre como gasto máximo el indicado para el año.

Artículo tercero.—El importe a que asciende el mencionado crédito extraordinario se cubrirá en la forma determinada por el artículo cuarenta y uno de la vigente Ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda Pública.

Dada en el Palacio de El Pardo a diecinueve de febrero de mil novecientos setenta y cinco.

FRANCISCO FRANCO

El Presidente de las Cortes Españolas,
ALEJANDRO RODRIGUEZ DE VALCARCEL Y NEBREA

3792

LEY 5/1975, de 19 de febrero, sobre concesión al Presupuesto en vigor de la Sección 21, «Ministerio de Agricultura», de un crédito extraordinario de 280.000.000 de pesetas, para subvencionar a la agricultura canaria en función de las especiales circunstancias de la presente campaña.

Consciente el Gobierno de que la principal fuente de riqueza de las islas Canarias está constituida por la agricultura, y siendo éste un elemento primordial para la subsistencia de dicha parte del territorio nacional, se considera obligado a acudir en defensa de las mismas, en vista de las adversas condiciones climatológicas a que han tenido que hacer frente durante el año mil novecientos setenta y cuatro, que han merado considerablemente su rendimiento.

Otorgada en cinco de julio próximo pasado una subvención de doscientos ochenta millones de pesetas, es llegado el momento de habilitar los recursos precisos para su efectividad y conseguir la máxima eficacia en su inversión, a cuyo fin, y por no existir crédito ordinario en la Ley económica del año mil novecientos setenta y cuatro al que aplicar este gasto, se ha tramitado un expediente de crédito extraordinario, cumplimentado lo dispuesto en el artículo cuarenta y uno de la vigente Ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda Pública.

Dicho expediente ha sido informado favorablemente por la Dirección General del Tesoro y Presupuestos y de conformidad por el Consejo de Estado, a base de que se legitimen los gastos derivados del referido acuerdo de cinco de julio último.

En su virtud, y de conformidad con la Ley aprobada por las Cortes Españolas, vengo en sancionar:

Artículo primero.—Se legitiman los gastos derivados del acuerdo adoptado por el Consejo de Ministros de cinco de julio de mil novecientos setenta y cuatro por el que se concede una subvención de doscientos ochenta millones de pesetas, por razón de las especiales circunstancias que la agricultura canaria ha atravesado en la pasada campaña agrícola.

Artículo segundo.—Se concede un crédito extraordinario de doscientos ochenta millones de pesetas, con aplicación al Presupuesto en vigor de la Sección veintiuno, «Ministerio de Agricultura»; servicio cero uno, «Ministerio, Subsecretaría y Servicios generales»; capítulo cuatro, «Transferencias corrientes»; artículo cuarenta y cinco, «A Empresas»; concepto nuevo cuatrocientos cincuenta y uno, con destino a satisfacer las subvenciones que se concedan como consecuencia del acuerdo del Gobierno a que se refiere el número anterior, las que se distribuirán a través de las Cámaras Oficiales Sindicales Agrarias.

Artículo tercero.—El importe a que asciende el mencionado crédito extraordinario se cubrirá con el exceso que ofrezcan los ingresos que se obtengan durante el año sobre los pagos que se satisfagan en el mismo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo cuarenta y uno de la vigente Ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda Pública.

Dada en el Palacio de El Pardo a diecinueve de febrero de mil novecientos setenta y cinco.

FRANCISCO FRANCO

El Presidente de las Cortes Españolas,
ALEJANDRO RODRIGUEZ DE VALCARCEL Y NEBREA

3793

LEY 6/1975, de 19 de febrero, sobre concesión al Ministerio de Comercio de un suplemento de crédito de 322.990.833 pesetas, en concepto de incremento de subvención a la Compañía Trasmediterránea, para el sostenimiento de las líneas de comunicaciones marítimas, rápidas y regulares, de Soberanía.

El incremento que recientemente han experimentado diferentes partidas, de las que forma parte el total de la explotación de las líneas marítimas, rápidas y regulares de Soberanía, servidas por la "Compañía Trasmediterránea", han determinado la insuficiencia del crédito que, para hacer frente a dichas atenciones, figuró en el Presupuesto de la Sección veintitrés, "Ministerio de Comercio", del año mil novecientos setenta y cuatro.

Para obviar dicho inconveniente, se ha instruido un expediente de suplemento de crédito, al amparo de lo establecido en la legislación vigente, expediente que ha merecido informe favorable de la Dirección General del Tesoro y Presupuestos, y de conformidad del Consejo de Estado.

En su virtud, y de conformidad con la Ley aprobada por las Cortes Españolas, vengo en sancionar:

Artículo primero.—Se concede un suplemento de crédito de trescientos veintidós millones novecientos noventa mil ochocientas treinta y tres pesetas al figurado en el Presupuesto en vigor de la Sección veintitrés, "Ministerio de Comercio", servicio doce, "Subsecretaría de la Marina Mercante", capítulo cuatro, "Transferencias corrientes", artículo cuarenta y cinco, "A Empresas", concepto cuatrocientos cincuenta y uno, "A la Compañía Trasmediterránea, S. A.", para satisfacer las subvenciones a las líneas de comunicaciones marítimas, rápidas y regulares de Soberanía, etc.

Artículo segundo.—El importe a que asciende el mencionado suplemento de crédito se cubrirá en la forma determinada por el artículo cuarenta y uno de la vigente Ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda Pública.

Dada en el Palacio de El Pardo a diecinueve de febrero de mil novecientos setenta y cinco.

FRANCISCO FRANCO

El Presidente de las Cortes Españolas,
ALEJANDRO RODRIGUEZ DE VALCARCEL Y NEBREA

MINISTERIO DE MARINA

3794

ORDEN de 17 de febrero de 1975 sobre actualización de las tarifas por servicios prestados por el Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo.

Al objeto de permitir que se habiliten los recursos indispensables para el desarrollo de las actividades del Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo, que se consideran como vitales para la industria española de construcción naval, se hace necesario modificar las tarifas actualmente en vigor y que fueron aprobadas por Decreto número 1572/1973, de 22 de junio.

Por lo anteriormente expuesto y en virtud de la facultad que me confiere el Decreto número 189/1974, de 24 de enero, a propuesta de la Junta de Gobierno del referido Canal de Experiencias, previo acuerdo con el Ministro de Industria y de conformidad con lo informado por el Ministerio de Hacienda y el Consejo de Economía Nacional, dispongo:

El importe de los precios exigibles por el Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo, como pago de los estudios, ensayos, pruebas y demás trabajos de su específica actividad que le sean solicitados, será el fijado en las tarifas anexas a la presente disposición y se aplicarán a todos los trabajos que se ejecuten en el Canal a partir de la publicación de esta Orden ministerial en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 17 de febrero de 1975.

PITA DA VEIGA

TARIFA «A»

PARA CONSTRUCCION DE MODELOS Y EJECUCION DE ENSAYOS

	Pesetas
I. Construcción de carenas y apéndices	
1. Construcción de un modelo de carena, de parafina, sin apéndices, para esloras menores de 5 metros (Para esloras mayores de 5 metros, el precio se incrementará en 10.000 pesetas por cada metro de eslora.)	60.000
2. Construcción de una carena, sin apéndices, modificación de otra anterior	36.000
3. Fundición y retallado de la proa	28.000
4. Construcción de codaste y timón para buques de una hélice	6.000
5. Construcción de henchimientos, arbotantes y timón para carena de dos hélices ...	24.000
6. Construcción de quillas de balance gemelas	5.000
7. Construcción de una tobera fija para autopropulsión	24.000
8. Construcción de una tobera-timón para autopropulsión	30.000
9. Cuadrículado del modelo para observación de ola o ensayos de líneas de corriente ...	4.000
10. Construcción de orificios en el casco para estabilizadores o hélices de maniobra	6.000
11. Colocación de arbotantes y timones, en buques de dos hélices	5.000
12. Trazado de formas, a escala del modelo, a partir de los planos enviados por el cliente a escala reducida	16.000
13. Construcción de un timón metálico para ensayos de maniobrabilidad	20.000
14. Construcción de aletas estabilizadoras	9.000
II. Construcción de propulsores	
15. Construcción de una hélice de z palas, tamaño autopropulsión	23.000 + 5.000.z
16. Construcción de dos hélices gemelas de z palas, tamaño autopropulsión	35.000 + 8.000.z
17. Construcción de una hélice de paso regulable, de z palas, tamaño autopropulsión.	40.000 + 6.000.z
18. Construcción de una hélice de paso regulable, de z palas, tamaño cavitación	50.000 + 7.000.z
19. Construcción de dos hélices gemelas de paso regulable, tamaño autopropulsión ...	56.000 + 9.000.z
20. Construcción de una hélice de z palas, tamaño cavitación	30.000 + 6.000.z
21. Construcción de una hélice, de z palas diferentes, tamaño cavitación	40.000 + 8.000.z
22. Para hélices construídas en bronce, el precio se incrementa en un 30 por 100.	
III. Ensayos	
23. Ensayo de remolque para una gama de velocidades de 5 nudos	36.000
24. Ensayo de autopropulsión para buques de una hélice, en una gama de velocidades de 5 nudos	45.000
25. Ensayo de autopropulsión para buques de dos hélices, en una gama de velocidades de 5 nudos	51.000
26. Ensayo de tracción a punto fijo	25.000
27. Ensayo de autopropulsión en arrastre para una velocidad dada, con diferentes tracciones	42.000
28. Ensayo de propulsor aislado para una gama de retrocesos del propulsor desde 0 a 100 por 100	28.000
29. Ensayo para la medición de la distribución de estela, en el disco de la hélice, para un calado y velocidad, buques de una hélice	32.000
30. Ensayo para la medición de la distribución de estela, en el disco de la hélice, para un calado y velocidad, buques de dos hélices	48.000

	Pesetas
31. Ensayo de líneas de corriente por medio de fotografías submarinas, primera condición	27.000
32. Ensayo de líneas de corriente, cada condición siguiente	24.000
33. Ensayo de remolque para el tarado de un molinete	18.000
34. El precio de los ensayos de remolque y autopropulsión, cuando la gama de velocidades exceda de 5 nudos, se incrementará proporcionalmente a la cuantía de la gama de velocidades ensayadas.	
IV. Tarifas para buques cuyo desplazamiento a plena carga sea inferior a 5.000 toneladas	
35. Para buques comprendidos en este caso, con la excepción de buques especiales, tales como buques de alta velocidad, yates, etc., las tarifas I a III que preceden se multiplican por el factor de reducción, función del desplazamiento, dado por la escala siguiente:	

Desplazamiento a plena carga			
	$\Delta \leq 500$	$500 < \Delta \leq 1.000$	$1.000 < \Delta < 5.000$
Factor de reducción	0,7	0,8	0,9

Pesetas

V. Estudios diversos		
36. Análisis de los resultados de las pruebas de mar de un buque y estimación de la velocidad a un calado distinto (solamente cuando el buque ha sido ensayado en El Pardo)	8.000	
37. Proyecto hidrodinámico de henchimientos, en buques de dos hélices	15.000	
38. Proyecto hidrodinámico de arbotantes y bocinas, buques de dos hélices	15.000	
39. Proyecto hidrodinámico de orificio para hélices de maniobra	10.000	
40. Estudio de la situación de quillas de balance	10.000	
41. Levantar cartilla de trazado, a partir del plano corregido para el modelo, y dibujo del plano de formas normalizado	10.000	
42. Dibujo sobre el transversal de la carena de las líneas de corriente, a partir de las fotografías obtenidas en el ensayo	10.000	

VI. Cavitación		
43. Ensayo de cavitación, con observación estroboscópica, determinando la extensión del fenómeno, por cada situación de carga	18.000	
44. Construcción de un dispositivo para simulación de estela variable	25.000	
45. Ensayo de inyección para determinar el número de cavitación, en función del grado de avance, para distintos tipos de cavitación	30.000	
46. Suplemento para ensayos de cavitación con línea de ejes inclinada con respecto a la dirección del flujo	25.000	
47. Medida de fuerzas y momentos para un número de cavitación dado	20.000	

VII. Maniobrabilidad		
48. Instalación y calibración de los equipos en el modelo a ensayar	40.000	
49. Ensayo de maniobrabilidad en zig-zag, con veinte corridas para un mismo timón, para una velocidad y estado de carga, midiendo par, empuje y revoluciones del propulsor, trayectoria del modelo y ángulo del timón.	92.000	

	Pesetas
50. Ensayo de maniobrabilidad en iguales condiciones que en el punto 49, midiendo, además, el par en la mecha del timón	103.000
51. Ensayo de maniobrabilidad igual que en el punto 49, para otro estado de carga y velocidad	69.000
52. Ensayo de maniobrabilidad igual que en el punto 50, para otro estado de carga y velocidad	80.000
53. Construcción de un timón metálico articulado para ensayos de maniobrabilidad.	20.000

CENTRO DE CALCULO

Programas de arquitectura naval

CONDICIONES GENERALES

Todos los precios aquí reseñados comprenden los trabajos de preparación y perforación de datos, el tiempo de ordenador y la impresión de resultados o el dibujo de los planos correspondientes si ha lugar, existiendo únicamente las limitaciones que se expresan en su propio apartado.

Los cálculos de arquitectura naval realizados con el ordenador necesitan una previa definición matemática de la carena y sus compartimientos. Como prueba de esta definición se adjuntará un plano de secciones transversales de la carena y de los compartimientos definidos, que garantizan la precisión de los resultados. Si el cliente proporciona esta definición en los formatos adecuados, no se garantiza la calidad, sino solamente que las semimangas, alturas, etc., serán idénticas a las enviadas por el cliente.

En casos urgentes pueden ser entregados los resultados en un tiempo de uno-dos días, llevando un sobrecargo de urgencia del 50 por 100 en estas tarifas.

	Pesetas
VIII. Definición matemática de formas	
54. Definición de la carena ajustándose al plano de formas y cartilla de trazado enviados.	7.000
55. Definición de compartimientos. Cada compartimiento	800
56. Definición de una nueva forma por transformación de otra ya definida, ajustando longitudes de los cuerpos cilíndricos, coeficiente de bloque, abscisa del centro de carena, eslora, manga, puntal y calado (método de Lackenby)	5.000
57. Si el cliente proporciona la definición de las formas en los formatos adecuados, la comprobación, introducción en la base de datos, etc.	3.500
58. Si el cliente proporciona la definición de los compartimientos en los formatos adecuados, la comprobación, introducción en la base de los datos, etc., por compartimiento:	400

IX. Cálculos de arquitectura naval

59. Curvas de Bonjean, hasta 15 L. A.	2.000
60. Carenas rectas, hasta 15 L. A.	3.000
61. Tablas hidrostáticas, para un asiento y hasta 1.000 calados	12.000
62. Carenas inclinadas, para 10 ángulos de escora y 10 calados	9.000
63. Superficie mojada, hasta 10 L. A.	1.500
64. Tabla de capacidades de un compartimiento, dando volumen, coordenadas del centro de gravedad del volumen de este compartimiento, área, momentos estáticos y momentos de inercia de la flotación para hasta 15 distintas longitudes de la sonda previamente definida	800
65. Calibración de formas, dando el volumen de las formas para cada altura de sonda y cada asiento del buque:	

0 a 5.000 resultados: $5 \times n$

5.000 a 10.000 resultados:

$25.000 + (n - 5.000) \times 3$

Por encima de 10.000 resultados: $30.000 + n$.

n = Número de resultados = número de sondas \times número de asientos.

	Pesetas
Mínimo por compartimiento	800
66. Cálculo de los momentos escorantes producidos por los corrimientos de grano, según las condiciones establecidas por el Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1960, en el capítulo VI, regla 12. Por compartimiento	800
67. Estudio general de equilibrio y estabilidad del buque. Partiendo de las formas que definen la carena y los compartimientos, se pueden calcular:	
a) Dados el desplazamiento y el centro de gravedad, encontrar la posición de equilibrio que adopta el buque	$3.000 + 300 \times n$
b) Curva de brazos de estabilidad con buque intacto o con inundación hasta 10 escoras	$10.000 + 500 \times n$
c) Si en los casos a) o b) se realiza estudio durante la inundación, la tarifa queda multiplicada por dos.	
n = Número de compartimientos que intervienen en el cálculo, que pueden aparecer con carga sólida o carga líquida o inundados.	
68. Estabilidad después de averías. Se calcula la altura metacéntrica inicial mínima para que después, de la inundación de algún compartimiento la altura metacéntrica final sea positiva. Hasta 10 escoras	6.000
69. Situaciones de carga. Dados desplazamiento y centro de gravedad de cada condición de carga a estudiar, se calcula la posición de equilibrio, y manteniendo el asiento hallado, se calcula la curva de brazos de palanca de estabilidad estática y dinámica para los ángulos de escora especificados. Se calcula corrección por superficies libres. Para una condición y 10 ángulos de escora	1.500
70. Eslora inundable. Para cada situación, definir la curva de esloras inundables con 10 tangentes a la línea de margen y 5 permeabilidades	8.000
71. Diagrama de trimados. Dando una situación inicial definida por su desplazamiento y su centro de gravedad, se calculan las variaciones de calados en las perpendiculares de proa y popa al colocar un peso de 100 toneladas en cada una de dichas perpendiculares. Hasta 10 condiciones	7.000
72. Variación de equilibrio y estabilidad. Se calculan las variaciones de los calados a proa y popa, de la carena y de la altura metacéntrica, incluyendo la corrección por superficies libres si las hay, cuando se introduce una carga en alguno de los compartimientos. Hasta 10 condiciones	7.500
73. Ángulo límite de escora. Se calcula la distancia a la flotación de una serie de puntos dados al variar la eslora del buque para una situación dada. Por cada situación con hasta 30 puntos	2.500
74. Resistencia longitudinal. Se calculan las curvas de cargas, esfuerzos cortantes y momentos flectores que actúan sobre el buque en equilibrio, dada la distribución de pesos. Opcionalmente se puede realizar el estudio con ola trocoidal. Por cada situación	3.000
75. Cálculo estático de botadura. Por marea a estudiar	5.000

X. Diagramas de arquitectura naval

La representación gráfica de los resultados obtenidos se puede realizar en cualquier formato DIN normalizado, desde A-4 hasta A-0, o en diagramas cuyas dimensiones sean múltiplos enteros, cualesquiera de las dimensiones del DIN A-4. Los gráficos pueden ser dibujados en forma vertical o apaisada.

	Pesetas
76. Diagrama de curvas de Bonjean	10.000
77. Diagrama de curvas hidrostáticas	8.000

	Pesetas
78. Dibujo de capacidades de comparrimientos.	3.000
79. Diagrama de curvas de estabilidad con buque intacto o con inundación	3.000
80. Diagrama de curvas de estabilidad durante la inundación	4.000
81. Diagrama de GM mínimo	2.000
82. Diagrama de situaciones de carga	1.500
83. Diagrama de esloras inundables	6.000
84. Diagrama de trimados	3.000
85. Diagrama de ángulo límite	2.500
86. Diagrama de resistencia longitudinal	3.000
87. Diagrama de botadura	5.000

TARIFA «B»

PARA PROYECTOS DE CARENAS Y PROPULSORES

88. La tarifa para el proyecto de formas de carena (Tc) y para el proyecto de propulsores (Tp), desarrolladas por el Canal de El Pardo, es función de la potencia total del buque (P), expresada en CV, con arreglo a la escala siguiente:

Para potencias de 1.000 CV o menores:

$$Tc = 50.000 \text{ pesetas}; Tp = 24.000 \text{ pesetas.}$$

Para potencias comprendidas entre 1.000 y 10.000 CV:

$$Tc = 3P + 47.000 \text{ pesetas}; Tp = P + 23.000 \text{ pesetas.}$$

Para potencias comprendidas entre 10.000 y 20.000 CV:

$$Tc = 2P + 57.000 \text{ pesetas}; Tp = 0,5P + 28.000 \text{ pesetas.}$$

Para potencias comprendidas entre 20.000 y 50.000 CV:

$$Tc = 1,2P + 73.000 \text{ pesetas}; Tp = 0,4P + 30.000 \text{ pesetas.}$$

Para potencias superiores a 50.000 CV:

$$Tc = 133.000 \text{ pesetas}; Tp = 50.000 \text{ pesetas.}$$

89. Cuando el proyecto de formas realizado por el Canal implique solamente, bien sea la modificación del cuerpo de proa o del cuerpo de popa de la carena original, se aplicará únicamente el 50 por 100 del importe de la tarifa anterior.
90. La tarifa indicada se aplicará al proyecto de la primera variante de carena o propulsor que se realice por el Canal. Por cada nueva variante de proyecto que se realice, incluyendo hélices de respeto, se aplicará el 50 por 100 del importe de la tarifa 88.
91. La tarifa para el proyecto hidrodinámico de una tobera o tobera-tinón, será igual a la tarifa para el proyecto de la hélice correspondiente.
92. Cuando un proyecto del Canal se aplique a una o varias unidades sucesivas, se abonará al Canal un cánón de repetición igual al 25 por 100 de la tarifa indicada en el apartado 88, por cada una de las unidades siguientes a que se aplique dicho proyecto.

NORMAS PARA LA APLICACION DE LAS TARIFAS

La ejecución por el Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo de los trabajos, ensayos y proyectos de formas de carena y de propulsores, se rige por las normas siguientes:

93. La realización de proyectos de formas de carena y de propulsores y toberas está condicionada a que el cliente solicite, al mismo tiempo que esta clase de estudios, la ejecución de los correspondientes ensayos de modelos. Se exceptúa el caso del proyecto de hélices de respeto de un propulsor ya ensayado, que, en general, no requerirá realización de ensayos.
94. El Canal de El Pardo desarrollará los proyectos tomando como base los datos contenidos en los trazados primitivos enviados por el cliente, o bien partiendo simplemente de los datos generales de desplazamiento, potencia, velocidad, etcétera, que aquél haya fijado. Durante la ejecución de estos estudios el Canal de El Pardo mantendrá estrecho contacto con el cliente, a fin de tener en cuenta sus puntos de vista.
95. Los ensayos y estudios que se efectúen serán tratados por el Canal de El Pardo con la más absoluta reserva, no dándose a la publicidad ni comunicándose a terceros, a no ser que en cada caso una autorización escrita del cliente lo permita. En los casos en que proceda, se aplicará la Ley de Secretos Oficiales y Decreto que la desarrolla, así como las normas unificadas de protección de secretos oficiales de las Fuerzas Armadas, cuando se trate de trabajos realizados por las mismas.

96. En todos aquellos casos en que los estudios y trabajos desarrollados por el Canal no estén comprendidos en las tarifas «A» y «B» que anteceden, el precio a abonar por estos trabajos se estipulará por la fórmula:

$$\text{Precio} = (M + \sum p \times h) \cdot 1,5$$

donde:

M = Precio de los materiales empleados.
p = Precio a aplicar por hora trabajada.
h = Número de horas invertidas.

El factor 1,5 se aplica para tener en cuenta los gastos generales.

MINISTERIO DE TRABAJO

3795

ORDEN de 10 de febrero de 1975 por la que se aprueba la Ordenanza Laboral para las Sociedades Cooperativas de Crédito.

Ilustrísimos señores:

Vista la Ordenanza Laboral para las Sociedades Cooperativas de Crédito propuesta por la Dirección General de Trabajo, y en uso de las facultades atribuidas a este Ministerio por la Ley de 16 de octubre de 1942, he acordado:

1.º Aprobar la expresada Ordenanza Laboral para las Sociedades Cooperativas de Crédito, que entrará en vigor el día 1 del mes siguiente a su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

2.º Autorizar a la Dirección General de Trabajo para dictar cuantas resoluciones exija la aplicación e interpretación de la citada Ordenanza Laboral.

3.º Disponer su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a VV. II.
Madrid, 10 de febrero de 1975.

DE LA FUENTE

Ilmos. Sres. Subsecretario y Director general de Trabajo de este Departamento.

ORDENANZA LABORAL PARA LAS SOCIEDADES COOPERATIVAS DE CREDITO

CAPITULO PRIMERO

Ambito de aplicación

Artículo 1.º 1. La presente Ordenanza contiene las normas básicas y establece las condiciones mínimas de trabajo para el personal que presta sus servicios en las Sociedades Cooperativas de Crédito.

2. Se entiende por Sociedades Cooperativas de Crédito, a los efectos de esta Ordenanza, aquellas Entidades de régimen cooperativo cuya principal actividad consista en la concesión de créditos a sus socios, y demás funciones enumeradas en el artículo 51, 3, de la Ley 51/1974, de 19 de diciembre.

Art. 2.º 1. Se regirá por la presente Ordenanza el personal que preste servicios de naturaleza laboral en las Entidades mencionadas en el artículo anterior.

2. Quedan excluidos del ámbito de esta Ordenanza:

a) El personal que ejerza funciones de alta dirección, alto gobierno o alto consejo, características de los cargos de Consejeros, Director Gerente, Administrador general y otros análogos, tipificados en el artículo 7.º de la Ley de Contrato de Trabajo.

b) El personal de las obras benéfico-sociales creadas o sostenidas por las Sociedades Cooperativas de Crédito.

c) Los que presten sus servicios en calidad de Agentes o Corresponsales, mediante contrato de comisión formalizado por escrito.

Art. 3.º Las normas de esta Ordenanza, que serán de aplicación en todo el territorio nacional, entrarán en vigor en la fecha que establezca la orden aprobatoria de la misma.