

15026

**REAL DECRETO 1271/1984, de 13 de junio, sobre medidas de reconversión del sector de construcción naval.**

El marco de medidas de reconversión del sector de construcción naval, contenido en el Real Decreto 843/1982, de 28 de febrero, promulgado al amparo del Real Decreto-ley 9/1981, de 5 de junio, ha demostrado ser insuficiente para afrontar con realismo las consecuencias de la persistente crisis del sector, tanto a nivel internacional como a nivel nacional.

El nuevo marco jurídico que establece el Real Decreto-ley 8/1983, de 30 de noviembre, amplía sustancialmente las posibilidades de actuación, tanto por aplicación de un amplio abanico de medidas de carácter tributario, financiero y laboral como por el respaldo legal que ofrece a la creación de Sociedades de Reconversión, de Fondos de Promoción de Empleo y otras actuaciones.

Ante estas nuevas posibilidades, que pueden contribuir a remediar el retraso sufrido en el proceso de reconversión de este sector, ha parecido conveniente reconsiderar las actuaciones anteriores e iniciar los trámites necesarios para acoger el sector de construcción naval a lo dispuesto en el Real Decreto-ley 8/1983, de 30 de noviembre.

A estos efectos, la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos aprobó en su día la constitución de la Comisión Negociadora del Plan de Reconversión del Sector Naval, que cuenta, por parte de la Administración, con representantes de los Ministerios de Industria y Energía, Transportes, Turismo y Comunicaciones, Trabajo y Seguridad Social y Economía y Hacienda.

Finalizado el período de consultas y negociaciones con las representaciones sindicales y empresariales, se ha llegado a la elaboración del «Plan de bases para la reconversión del sector de construcción naval», con el acuerdo de parte de las organizaciones negociadoras, que ha merecido la aprobación de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.

En dicho Plan se establece como objetivo básico de la reconversión del sector el llegar a disponer de una industria de construcción naval capaz de competir con éxito en las condiciones cambiantes del mercado y de captar la mayor cuota posible del mismo. A estos efectos se reconoce que la reconversión debe basarse en un reparto equitativo de esfuerzos entre las partes implicadas mediante la asunción de los siguientes compromisos: por parte de la Administración, desarrollar un marco adecuado de apoyos a la construcción naval similar al de otros países; por parte de los empresarios, capitalizar adecuadamente las Empresas, presentando programas viables que permitan contrarrestar sin pérdidas, y contribuir solidariamente al ajuste laboral y financiero del sector; por parte de los trabajadores, alcanzar niveles de productividad internacionales y contribuir solidariamente a que las plantillas queden dimensionadas de acuerdo con los objetivos de producción y productividad que se prevean en los programas que se aprueben a las Empresas.

En consonancia con esos compromisos se hace necesario instrumentar un conjunto de medidas de diversa índole que hagan factible su cumplimiento, así como dotar al Plan de los órganos de gestión y control y seguimiento adecuados.

Procede, por tanto, la declaración como sector industrial en reconversión del sector de construcción naval de buques de casco de acero, la regulación de las medidas establecidas en el Plan y la determinación de los beneficios aplicables mediante el presente Real Decreto, de conformidad con lo previsto en los artículos 1.º y 4.º, 2, del Real Decreto-ley 8/1983, de 30 de noviembre.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Industria y Energía, de Economía y Hacienda, de Trabajo y Seguridad Social y de Transportes, Turismo y Comunicaciones, y previa de liberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 13 de junio de 1984,

## DISPONGO:

### CAPITULO PRIMERO

#### Ambito de aplicación y objetivos

Artículo 1.º 1. Se declara en reconversión el sector de construcción naval de buques de casco de acero, al amparo de lo dispuesto en el Real Decreto-ley 8/1983, de reconversión y reindustrialización.

2. El sector de construcción naval, a los efectos del presente Real Decreto, se entiende constituido por las Empresas de construcción naval autorizadas para la construcción de buques de casco de acero de más de 100 toneladas de registro bruto, excepto las Empresas que se encuentren vinculadas mediante planes de construcción de buques a los programas del Ministerio de Defensa que no podrán dedicarse a las nuevas construcciones mercantes.

Art. 2.º Este sector se considera dividido en los dos subsectores siguientes:

- a) Grandes astilleros.
- b) Medianos y pequeños astilleros.

El subsector de grandes astilleros está constituido por las Empresas que tienen factorías con autorización administrativa

para construir buques de más de 15.000 toneladas de registro bruto.

El subsector de medianos y pequeños astilleros está constituido por el resto de las Empresas comprendidas en el apartado 2 del artículo 1.º

Art. 3.º 1. Las Empresas comprendidas en el subsector de grandes astilleros estarán autorizadas a construir:

a) Buques de más de 8.000 toneladas de registro bruto, excepto buques para el transporte de gases licuados, que podrán ser de más de 6.000 toneladas de registro bruto.

b) Plataformas petrolíferas y otros artefactos y plantas flotantes.

Las empresas comprendidas en el subsector de astilleros Medianos y pequeños estarán autorizadas a construir buques de hasta 10.000 toneladas de registro bruto, plataformas petrolíferas y otros artefactos y plantas flotantes, si bien aquellas que tengan autorización administrativa anterior para construir buques de mayor tonelaje podrán continuar haciendo uso de su autorización.

2. Estas limitaciones podrán admitir excepciones individualizadas en función de una posible sobresaturación de uno de los campos o en consideración de las características particulares de algún caso concreto autorizadas por el Ministerio de Industria y Energía.

Art. 4.º La reconversión del sector de construcción naval tiene como finalidad el llegar a disponer de una industria capaz de competir con éxito en las condiciones cambiantes del mercado y de captar la mayor cuota posible del mismo.

A estos efectos, se enumeran los siguientes objetivos básicos:

— Alcanzar una estructura empresarial adecuada, capaz de adaptarse con flexibilidad a las diferentes situaciones coyunturales, a través de una estructura financiera equilibrada, unos costes competitivos a precios normales de mercado y unas plantillas dimensionadas, de acuerdo con los objetivos de producción y niveles de productividad previstos en los programas que se aprueben.

— Promover una competencia transparente entre las Empresas, evitando posibles discriminaciones en los apoyos y medidas de carácter público, favoreciendo la especialización y la coordinación a través de los Organos de Gestión, creados en el presente Real Decreto, y adecuando el actual sistema de valoración de las construcciones, todo ello a fin de asegurar la rentabilidad de las operaciones.

— Conseguir la mayor participación posible en el mercado internacional mediante una actuación coordinada entre el sector y la Administración, a través de las medidas de ayuda contenidas en el presente Real Decreto, e impulsar una demanda interior orientada hacia buques apropiados para lograr un desarrollo armónico de la flota mercante, en consonancia con los criterios que pueda establecer el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, que permita incrementar su participación en el mercado exterior de fletes.

— Incentivar la construcción de buques y artefactos flotantes de alto contenido tecnológico y promover, mediante asignación de recursos adecuados, programas de I + D relacionados con el buque, sus equipos y su proceso de producción.

Art. 5.º A efectos de control y seguimiento de los objetivos enumerados en el artículo anterior, se crea la Comisión de Control y Seguimiento del Plan de Reconversión Naval, con la composición y funciones que se determinan en el artículo 9.º

## CAPITULO II

### Procedimiento y órganos de Control, Seguimiento y Gestión

Art. 6.º Por la Sociedad de Reconversión Naval, creada al amparo del Real Decreto 736/1983, de 30 de marzo (en adelante, SORENA), por lo que hace al subsector de medianos y pequeños astilleros, y por el Instituto Nacional de Industria a través de su División de Construcción Naval (en adelante, División Naval), por lo que hace al subsector de grandes astilleros, se presentarán ante la Comisión de Control y Seguimiento y el Ministerio de Industria y Energía los planes de reconversión correspondientes a ambos subsectores, enmarcados dentro del «Plan de bases para la reconversión del sector de construcción naval», en el plazo máximo de un mes a partir de la entrada en vigor del presente Real Decreto.

Art. 7.º Recibidos por la Comisión de Control y Seguimiento los planes subsectoriales, se abrirá un período máximo de negociación de veintidós días, dentro del cual deberá ser emitido por la misma el correspondiente informe, que elevará al Ministro de Industria y Energía. Transcurrido dicho plazo sin haberse emitido, se entenderá que es positivo.

El Ministro de Industria y Energía elevará a la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos propuesta de aprobación, en su caso, de los planes subsectoriales, acompañada del informe preceptivo a que se refiere el párrafo anterior.

**Art. 8.º** En el plazo de un mes a partir de la aprobación de los planes subsectoriales por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, las Empresas de cada subsector presentarán sus programas de forma individual o agrupada a SORENA o a la División Naval, según pertenezcan al subsector de medianos y pequeños astilleros o al de grandes astilleros.

Dichos programas deberán cumplir las condiciones establecidas en el «Plan de bases para la reconversión del sector de construcción naval», en cada plan subsectorial y en el presente Real Decreto.

SORENA y la División Naval, en sus respectivos ámbitos, coordinarán los programas empresariales presentados y cuidarán de su adecuación a los planes subsectoriales aprobados, elevándolos en el plazo de un mes al Ministerio de Industria y Energía, el cual, previo informe de la Comisión de Control y Seguimiento, que deberá ser emitido en el mismo plazo previsto en el artículo anterior, propondrá su aprobación conjunta con los Ministerios de Economía y Hacienda y Trabajo y Seguridad Social.

#### **Art. 9.º Comisión de Control y Seguimiento:**

1. La Comisión de Control y Seguimiento del Plan de Reconversión Naval, creada en el artículo 5.º, cuya Secretaría Permanente radicará en el Ministerio de Industria y Energía, tendrá la siguiente composición:

**Presidente:** Un representante del Ministerio de Industria y Energía.

#### **Vocales:**

Un representante del Ministerio de Industria y Energía.

Un representante del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

Un representante del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

Un representante por cada una de las Comunidades Autónomas donde estén asentadas Empresas que representen, al menos, el 10 por 100 del empleo del sector o grupo de Empresas incluidos en la reconversión o aquellas en las que el empleo en dicho sector o grupo de empresas suponga, como mínimo, el 10 por 100 del empleo industrial total de su territorio.

Tres representantes de la Unión General de Trabajadores (UGT).

Dos representantes de Eusko Langilleen Alkartasuna-Solidaridad de Trabajadores Vascos (ELA-STV).

Cuatro representantes de los Organos de Gestión subsectoriales.

**Secretario:** Actuará de Secretario, sin derecho a voto, un funcionario del Ministerio de Industria y Energía.

Los representantes serán nombrados por el Ministro de Industria y Energía, a propuesta de cada uno de los Organos y Entidades representados.

También podrán formar parte de la Comisión aquellas Centrales Sindicales que participaron en la negociación, siempre que previamente presten su conformidad al «Plan de bases para la reconversión del sector de construcción naval».

2. Para el seguimiento y control de los programas aprobados, la Comisión tendrá la facultad de solicitar información detallada y por escrito sobre todas las materias contenidas en aquéllos, tanto a las Empresas como a los Organos de Gestión que se establecen en el artículo 10.

Específicamente podrá solicitar información escrita acerca del cumplimiento de los compromisos asumidos por las partes involucradas en los planes y programas aprobados, como así también el grado de concreción de los objetivos del Plan de bases sectorial. Todo ello para verificar las posibles desviaciones y determinar la naturaleza de sus causas.

La Comisión de Control y Seguimiento redactará su Reglamento de funcionamiento y tendrá las restantes atribuciones previstas en el presente Real Decreto.

#### **Art. 10. Organos de Gestión:**

1. Las empresas del subsector de medianos y pequeños astilleros cuyos programas hayan sido aprobados deberán constituir una Sociedad de Reconversión con los requisitos y beneficios establecidos en el artículo 7.º del Real Decreto-ley 8/1983, de 30 de noviembre. Dicha constitución deberá tener lugar en el plazo de un mes a partir de la fecha de la mencionada aprobación.

2. La División Naval tendrá funciones de Organos de Gestión en lo que se refiere al subsector de grandes astilleros.

3. Se crea una Gerencia para el conjunto del sector, adscrita al Ministerio de Industria y Energía, que contará con un órgano colegiado de gobierno, integrado por cuatro representantes del Estado y uno por cada una de las Comunidades Autónomas donde estén asentadas Empresas que representen, al menos, el 10 por 100 del empleo del sector o grupo de Empresas incluidos en la reconversión, o aquellas en las que el empleo de dicho sector o grupo de Empresas suponga, como mínimo, el 10 por 100 del empleo industrial total de su territorio.

Los representantes de la Administración del Estado tendrán rango de Director general y corresponderán a los Ministerios de Economía y Hacienda, de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de Trabajo y Seguridad Social y de Industria y Energía, ostentando este último la presidencia. Por acuerdo unánime del Organos de Gobierno se podrá modificar el número de representantes.

Sus competencias serán las que se establecen en el artículo 7.º, 1, del Real Decreto-ley 8/1983, de 30 de noviembre, y en el artículo 30 del presente Real Decreto.

La Gerencia dispondrá, como órgano de trabajo, de una Secretaría Técnica que, a efectos de la valoración de los buques, deberá contar, antes de someter las propuestas a la Gerencia, con la colaboración del Banco de Crédito Industrial, cuando se trate de operaciones de mercado interior, y del Banco Exterior de España, cuando las operaciones sean para exportación. Su financiación se hará con cargo a las partidas asignadas para la reconversión industrial en los presupuestos del Ministerio de Industria y Energía y con los ingresos derivados de la prestación de sus servicios.

### **CAPITULO III**

#### **Medidas de carácter tributario, financiero y otras**

**Art. 11. 1.** Las empresas con programas aprobados, así como los órganos de gestión subsectoriales, podrán disfrutar, en las condiciones que se establezcan, de los beneficios de carácter tributario y financiero que se conceden en los capítulos III y IV del Real Decreto-ley 8/1983, de 30 de noviembre, de Reconversión y Reindustrialización.

2. Los porcentajes de bonificaciones a que se refiere la Ley 78/1980, de 26 de diciembre, sobre régimen fiscal de las fusiones de empresas, se aplicarán en su grado máximo.

**Art. 12. 1.** Los programas presentados por las empresas preverán un plan de saneamiento y capitalización que permita, previo saneamiento financiero, una capitalización adecuada, de forma que al final del período de reconversión, que se fija en la disposición final segunda, se logra una estructura de pasivo adecuada, estimándose por tal aquella en la que los fondos propios sean equivalentes al valor del inmovilizado neto.

2. El programa de capitalización contará, entre otras medidas, con la prima de ajuste financiero, establecida en el artículo 17, y aportaciones de capital, equivalentes, como mínimo, a la cuantía de dicha prima, y siempre subordinado al logro de la estructura de pasivo, mencionada en el punto anterior.

En todo caso, las empresas que obtuvieron beneficios destinarán los mismos a incrementar sus fondos propios, mientras no hayan alcanzado la estructura de pasivo adecuada.

3. Cuando las empresas públicas no pudiesen capitalizarse en el período deseable, el Estado se hará cargo del coste financiero imputable a la carencia de fondos propios, de acuerdo con los planes acordados.

4. Sin perjuicio de lo establecido en el apartado anterior, el Estado no asumirá, con cargo a los Presupuestos Generales del Estado, las pérdidas originadas con posterioridad a la aprobación de los programas de reconversión de las empresas públicas. Los planes de capitalización de estas empresas sólo podrán contemplar reposición de pérdidas producidas como consecuencia de actuaciones anteriores a dicho momento, reposición que sólo tendrá lugar en los ejercicios de 1984, 1985 y 1986.

**Art. 13. 1.** Asimismo, serán de aplicación las disposiciones del capítulo V del Real Decreto-ley mencionado.

2. Durante el período de reconversión del sector, la instalación, ampliación y traslado de industrias dedicadas a construcción y reparación naval queda sometida al régimen de autorización administrativa previa, con objeto de garantizar que las solicitudes que se formulen se ajusten a lo establecido en los planes subsectoriales y programas. Dichas solicitudes deberán ser autorizadas por el Organismo competente.

**Art. 14.** Se autoriza a los Ministerios de Economía y Hacienda y de Trabajo y Seguridad Social a otorgar a las empresas del sector, de acuerdo con la legislación vigente, condiciones especiales de aplazamiento y fraccionamiento de las deudas tributarias y de las contraídas con la Seguridad Social, por cuotas a cargo de las mismas, devengadas con anterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente Real Decreto, acordes con los planes financieros contenidos en los programas de reconversión aprobados.

En lo que se refiere a la Seguridad Social para la efectividad del aplazamiento y fraccionamiento, que podrá ser hecho extensivo en las mismas condiciones a las cuotas empresariales por desempleo, fondo de garantía salarial y formación profesional, será requisito indispensable el ingreso de las aportaciones a cargo de los trabajadores y de las correspondientes al Seguro de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales correspondientes al período aplazado.

Asimismo, en ambos casos, la efectividad del aplazamiento y fraccionamiento estará condicionada a que las empresas se mantengan al corriente en el conjunto de las cuotas y tributos que se devenguen a partir del mes de entrada en vigor del presente Real Decreto y hasta la cancelación de la deuda.

El incumplimiento de las expresadas condiciones o de aquellas otras que la orden de concesión del aplazamiento y fraccionamiento establezca dará lugar a la reanudación de los procedimientos recaudatorios.

#### CAPITULO IV

##### Medidas de ayuda a la producción

Art. 15. Las empresas titulares de astilleros para la construcción de buques de casco de acero de más 100 toneladas métricas de registro bruto tendrá derecho a percibir, con cargo a los Presupuestos Generales del Estado, las ayudas económicas que se regulan en este capítulo y con las condiciones que se establecen en el mismo.

Art. 16. 1. Las ayudas a que se refiere el artículo anterior se denominarán, con carácter general, primas a la construcción naval.

2. Podrán disfrutar del conjunto del sistema de primas las empresas que dispongan de programas de reconversión aprobados de acuerdo con el presente Real Decreto.

Art. 17. En consideración a la finalidad que se asigna a cada una de las primas que se establecen, se distribuyen en los conceptos siguientes:

A. Prima de actividad.—Tiene como objeto básico el que las empresas puedan acceder al mercado ofreciendo precios competitivos, tanto en construcciones normales como de elevada tecnología. Se entiende por construcción tanto buques, plataformas, plantas y artefactos como transformaciones y grandes reparaciones de buques.

A estos efectos, se subdivide en:

A.1 Prima de mantenimiento.—Está constituida por las primas tradicionales.

Consta de:

A.1.1 Prima básica.—Representa una compensación parcial de los derechos arancelarios aplicables a los materiales y equipos para buques. La evolución de su valor guardará paralelismo con la de los derechos arancelarios citados. Inicialmente, se fija en el 5,5 por 100 del valor de la construcción.

A.1.2 Prima adicional.—Constituye una ayuda de carácter general que permite a los astilleros compensar las que se conceden en otros países, a fin de situar sus precios a niveles competitivos. Se fija en el 9,5 por 100 del valor de la construcción.

A.2 Prima específica.—Tiene por objeto fomentar que los astilleros nacionales en reconversión dirijan su actividad hacia construcciones de elevado contenido tecnológico, que, previsiblemente, constituirán una parte importante de la demanda. Su valor será variable en función de la calificación tecnológica de la construcción y de su grado de nacionalización. El porcentaje máximo a conceder será el 5 por 100 sobre el valor de la construcción.

B. Prima de desarrollo tecnológico.—Se destinará a la creación de un fondo que tendrá por objeto financiar proyectos de I + D, referentes al proceso productivo, a las construcciones y a sus equipos y servicios. Se fija en el 0,5 por 100 del valor de la construcción.

C. Con independencia de las ayudas a que se refieren los apartados A y B, se conceden, con carácter transitorio, hasta que se alcancen los objetivos sectoriales de la reconversión, las siguientes ayudas, que estarán vinculadas a los objetivos empresariales, fijados en los programas de las empresas, y se destinarán a su saneamiento financiero y laboral.

C.1 Prima de ajuste financiero.—Su finalidad es el conseguir una estructura financiera adecuada de las empresas, entendiéndose por tal la que se define en el artículo 12. Se fija en el 2,5 por 100 del valor de la construcción.

C.2 Prima de ajuste laboral.—Esta prima se afectará al Fondo de Promoción de Empleo, que se establece en el artículo 36, como contribución solidaria a la solución de los problemas de excedente de personal de cada Subsector. Su cuantía se fija en el 2 por 100 del valor de la construcción.

Art. 18. 1. Las cuantías de las primas a la construcción naval, fijadas en el artículo anterior, se aplicarán a los buques y construcciones que se autoricen desde el 1 de enero de 1984 hasta el 31 de diciembre de 1986. Los artefactos flotantes, transformaciones y grandes reparaciones de buques deberán cumplir las condiciones que se establezcan en la normativa correspondientes.

2. No obstante, el Ministerio de Industria y Energía, previo informe de la Comisión de Control y Seguimiento y aprobación de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, podrá modificar, mediante Orden, los porcentajes mencionados, si la evolución del mercado, el proceso de reconversión y las ayudas existentes en otros países así lo aconsejaren.

3. El Ministerio de Industria y Energía concederá las primas a la construcción naval, en cada caso, previo cálculo e informe de la Gerencia que se crea en el artículo 10 e incluirá en sus presupuestos, dentro de los Presupuestos Generales del Estado, las cantidades necesarias para hacer frente a las obligaciones que se deriven de las primas concedidas.

Art. 19. Las empresas con programas de reconversión aprobado recibirán las primas a través de los Organos de Gestión subsectoriales, quienes retendrán las cantidades correspondientes a la prima de ajuste laboral, prima de desarrollo tecnológico y prima de ajuste financiero—esta última, si procediera—, que se destinarán obligatoriamente a los distintos fines a los que están dedicadas.

Art. 20. El Ministerio de Industria y Energía, previo informe de los restantes Ministerios competentes, publicará el Reglamento de primas a la construcción naval.

#### CAPITULO V

##### Medidas de apoyo a la demanda

Art. 21. Las medidas contenidas en este capítulo se aplicarán a los préstamos que se concedan a los armadores nacionales durante los años 1984, 1985 y 1986 para la construcción, transformación y grandes reparaciones de buques, así como de plataformas, artefactos y plantas flotantes que se contraten en astilleros acogidos a la reconversión.

Art. 22. Las condiciones de financiación para la construcción de buques, plataformas, artefactos y plantas flotantes serán:

a) Importe del crédito: Hasta el 85 por 100 del valor asignado a la construcción, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 28, una vez deducidas la prima de actividad y la desgravación fiscal que pudieran corresponder.

b) Plazo: El período de amortización de los créditos será, como máximo, de doce años, contados a partir de la fecha fijada por la entidad de crédito para la terminación de la construcción. De ellos, los dos primeros años, como máximo, estarán exentos del reembolso de capital.

c) Tipo de interés: 8 por 100 anual, como mínimo, sin perjuicio de las comisiones legalmente establecidas.

d) Garantía: Se afianzará primordialmente con la hipoteca sobre el objeto del contrato y contemplará la solvencia profesional del solicitante y la rentabilidad de la explotación, a cuyo efecto se solicitará informe del Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones. La entidad de crédito podrá solicitar del armador la necesaria capitalización de la empresa para poder hacer frente a los pagos no cubiertos por la financiación.

Art. 23. Las condiciones de financiación, cuando se trate de transformaciones o grandes reparaciones, serán las siguientes:

a) Importe del crédito: Hasta el 75 por 100 del valor de la inversión, descontada la prima de actividad y la desgravación fiscal que pudieran corresponder. Este porcentaje podrá elevarse, excepcionalmente, hasta el 85 por 100, cuando las características de la obra o el montante de la inversión la hagan equiparable a una nueva construcción.

b) Plazo: El período de amortización de los créditos será, como máximo, de ocho años, contados a partir de la fecha fijada por la entidad de crédito para la terminación de la obra. De ellos, los dos primeros, como máximo, estarán exentos del reembolso de capital. El plazo a conceder se fijará según criterios de vida útil del buque.

c) Tipo de interés: El establecido en el apartado c) del artículo 22.

d) Garantías: Las que correspondan, con los mismos criterios expuestos en el apartado d) del artículo 22.

Art. 24. Los armadores que construyan buques mercantes acogidos a la presente disposición podrán solicitar ante las entidades citadas en el artículo 25 créditos para la adquisición de elementos indispensables para la explotación de aquéllos, tales como contenedores y remolques.

Las condiciones de financiación de estos préstamos serán las siguientes:

a) Importe del crédito: Hasta el 30 por 100 del valor de la inversión, fijado por la entidad de crédito.

b) Plazo: El período de amortización de los créditos será, como máximo, de cinco años.

c) Tipo de interés: El establecido en el apartado c) del artículo 22.

d) Garantías: La suficiente, a juicio de la entidad de crédito.

Art. 25. Los créditos a que se refieren los artículos anteriores podrán concederse por el «Banco de Crédito Industrial, Sociedad Anónima», y el Crédito Social Pesquero, en sus respectivos ámbitos de actividad, así como la Banca privada y las Cajas de Ahorro, bien separadamente o mediante formación de consorcios.

La Banca privada y las Cajas de Ahorro podrán incluir los efectos representativos de dichos créditos en los coeficientes de inversión o de préstamo de regulación especial, respectivamente.

Art. 26. Las condiciones establecidas en los artículos anteriores podrán ser modificadas por el Ministerio de Economía y Hacienda, previo informe de los Ministerios de Industria y Energía y Transporte, Turismo y Comunicaciones, si las circunstancias así lo aconsejaren.

Art. 27. La normativa para la aplicación de las condiciones recogidas en los artículos anteriores, así como la tramitación administrativa será regulada por el Ministerio de Economía y Hacienda.

## CAPITULO VI

### Sistema de valoración

Art. 28. Como valor base de las construcciones destinadas a armador nacional se tomará la suma de los dos conceptos siguientes:

1. Valor de coste del buque o artefacto o de la obra a realizar, tomado del contrato firmado entre armador y constructor.
2. Valor de las partidas de coste a que tenga que hacer frente el armador durante el periodo de construcción, de acuerdo con el criterio que para su definición establezca el Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones.

Art. 29. Como valor base de las construcciones destinadas a la exportación se tomará el valor de la licencia de exportación, transformado en valor interior mediante la aplicación al mismo de los porcentajes de primas a la construcción naval y desgravación fiscal que puedan corresponderles.

Art. 30. 1. Serán competencia de la Gerencia:

- a) La determinación del valor base de la construcción comprobando su adecuación a los objetivos contenidos en el presente Real Decreto.
- b) La propuesta de las primas y financiación a conceder, en cada caso, de acuerdo con lo establecido en los capítulos IV y V del presente Real Decreto y el correspondiente Reglamento de primas a la construcción naval.
- c) Gestionar la aplicación de los fondos de I+D, previstos en el capítulo IV del presente Real Decreto, con atribuciones de coordinación y aprobación de los proyectos que le sean propuestos indistintamente por Empresas, agrupaciones de Empresas y órganos de gestión sectoriales.

2. La Gerencia podrá requerir la presencia de los órganos de Gestión sectorial, a efectos de obtener la información pertinente sobre los asuntos de su competencia.

3. Para ejercer un estricto y eficaz control sobre el destino de los Fondos Públicos, puestos a disposición del Sector, la Gerencia definirá un sistema de Auditorías.

Las Auditorías externas y demás procedimientos de control designados por la Gerencia serán de obligada implantación y contratación a su cargo por las Empresas, a través de los órganos de gestión sectoriales.

## CAPITULO VII

### Medidas laborales

Art. 31. 1. Los programas que elaboren las Empresas, en el marco de los planes sectoriales previamente aprobados, deberán incluir la determinación de las plantillas operativas, las acciones de regulación de empleo de todo orden, necesarias para el ajuste de las mismas y su calendario de aplicación.

2. Simultáneamente a la presentación de los indicados programas a los órganos competentes del Plan de Reconversión, las Empresas harán entregas de los mismos a los Comités de Empresa o Delegados de personal y Delegados sindicales, allí donde estuviesen reconocidos, y deberán abrir un periodo de información y negociación con los mismos, por un plazo máximo de treinta días naturales, dentro del cual éstos deberán emitir su informe. Transcurrido dicho plazo, se considerará cumplido este requisito.

Este periodo de negociación tendrá validez como cumplimiento del periodo de consultas a que se refieren los artículos 9.º, 10 y 11 del Real Decreto 696/1980, de 14 de abril, debiendo extenderse las oportunas actas de las reuniones practicadas.

3. La ejecución de las medidas de regulación de empleo que resulten de los programas empresariales aprobados por los órganos del Plan de Reconversión se realizará a través del procedimiento general de regulación de empleo, regulado en los artículos 47 y 51 del Estatuto de los Trabajadores y el Real Decreto 696/1980, de 14 de abril.

Art. 32. La aprobación de los planes sectoriales de reconversión será considerada como causa tecnológica o económica o, en su caso, técnica u organizativa, a los efectos previstos en el artículo 17 del Real Decreto-ley 8/1983, de 30 de noviembre.

Art. 33. En los supuestos de fusiones, segregaciones, asociaciones o agrupaciones de Empresas, realizadas en el marco del Plan de Reconversión, la propuesta que se somete a aprobación deberá establecer el régimen unitario o no de las condiciones de trabajo aplicables a los trabajadores de las Empresas afectadas.

Si se previeran las transferencias de personal entre distintas Empresas acogidas al Plan de Reconversión, la propuesta deberá establecer las correspondientes garantías jurídicas y económicas.

Art. 34. 1. Los trabajadores que queden en situación legal de desempleo tanto temporal como definitivamente, ya sea de manera parcial o total, como consecuencia de la aplicación de los programas de reconversión de las Empresas en que presten sus servicios, de conformidad con el procedimiento previsto en el presente Real Decreto, tendrán derecho a la percepción de las prestaciones de desempleo reglamentarias por el periodo máximo legal, con independencia de las cotizaciones previas que tengan acreditadas y cualesquiera que haya sido el periodo percibido hasta la fecha.

2. El beneficio de reapertura de un nuevo periodo íntegro de desempleo se reconocerá por una sola vez, sin que pueda optarse una vez finalizado por la percepción de las prestaciones reglamentarias que restasen a los trabajadores en la fecha de aplicación de las medidas de reconversión.

3. La determinación de la base reguladora, cuantía y tope de la prestación y la modalidad de pago se regirán por las disposiciones que se dicten en el desarrollo del Real Decreto-ley 8/1983, de 30 de noviembre.

4. El coste adicional de las prestaciones de desempleo, resultante de la aplicación de este artículo, se financiará con cargo a los recursos que se establezcan.

Art. 35. Cuando se autorice, en el marco del programa aprobado para cada Empresa, la aplicación de medidas consistentes en suspensiones de contratos de trabajo o reducciones de jornada, las Empresas podrán quedar exceptuadas por la Autoridad laboral del pago de las cuotas de la Seguridad Social, de conformidad con lo previsto en el artículo 19 del Real Decreto-ley 8/1983, de 30 de noviembre.

Art. 36. 1. Al amparo del artículo 22 del Real Decreto-ley 8/1983, de 30 de noviembre, y del Real Decreto 335/1984, de 8 de febrero, se podrá crear un Fondo de Promoción de Empleo, con el carácter de Entidad colaboradora del INEM, al que podrán acogerse voluntariamente los trabajadores que resulten excedentes estructurales en el Sector.

2. Para su constitución, se estará a lo dispuesto en el artículo 2.º del Real Decreto 335/1984, de 8 de febrero.

3. El Fondo será único para todo el Sector y tendrá un ámbito de actuación nacional, sin perjuicio de que, en su seno, pueda acordarse la constitución de Unidades Operativas Territoriales, allí donde se considere necesario.

Art. 37. 1. Las indemnizaciones por extinción del contrato de trabajo o en su caso, las aportaciones equivalentes que deberán ingresar las Empresas en el Fondo de Promoción de Empleo por los trabajadores cuya relación laboral sea suspendida, podrán ser objeto de abono fraccionado en los términos del artículo 20 del Real Decreto-ley 8/1983, de 30 de noviembre, o de cualquier otro sistema de aplazamiento del pago que se pacte.

2. La cuantía de las indemnizaciones en los supuestos en que correspondan será la legalmente establecida a tenor de lo dispuesto en el artículo 32 del presente Real Decreto.

3. En los supuestos de abono aplazado o fraccionado, las Empresas deberán abonar el interés por las cantidades no ingresadas que determine el órgano de gobierno del Fondo de Promoción de Empleo.

Art. 38. 1. Los trabajadores de sesenta o más años cumplidos que cesen en sus Empresas como consecuencia de la aplicación de los programas aprobados de conformidad con el presente Real Decreto, antes de alcanzar la edad fijada para la jubilación con plenos derechos en el Régimen General de la Seguridad Social, podrán acogerse, de forma individual y voluntaria, y previa extinción de sus contratos de trabajo, al sistema de jubilación anticipada, previsto en el artículo 23 del Real Decreto-ley 8/1983, de 30 de noviembre, y disposiciones que se dicten en desarrollo del mismo.

2. A los que ingresen en el Fondo de Promoción de Empleo con cincuenta y cinco años cumplidos, deberá ofrecérseles la posibilidad de acogerse, de forma individual y voluntaria y previa extinción de su contrato de trabajo, al sistema de jubilación anticipada a que se refiere el artículo anterior, con las condiciones establecidas en el artículo 11 del Real Decreto 335/1984, de 8 de febrero.

Art. 39. Las condiciones económicas de los trabajadores que ingresen en el Fondo de Promoción de Empleo, y durante su permanencia en él, serán, para cada supuesto, las establecidas

en los artículos 9.º y 10 del Real Decreto 335/1984, de 8 de febrero.

Art. 40. Los programas presentados por las Empresas preferirán las formas de aplicación de las medidas de movilidad geográfica y funcional que se contemplen en los mismos.

Las medidas de movilidad geográfica resultantes de la relocalización de trabajadores excedentes incorporados al Fondo de Promoción de Empleo, se llevarán a cabo de acuerdo a las normas estatutarias de dicho Fondo.

Art. 41. Los programas de las Empresas deberán contener, cuando ello sea necesario, los planes de formación y readaptación profesional y las formas de aplicación concreta.

La readaptación profesional de los trabajadores incorporados al Fondo de Promoción de Empleo quedará a cargo de dicho Fondo.

Art. 42. Las previsiones de evolución salarial deberán ser congruentes con la evolución de los restantes factores, componentes de los costes de las Empresas, a fin de asegurar la consecución de los objetivos previstos en su reconversión.

Art. 43. A aquellas Empresas que se califiquen por el Ministerio de Industria y Energía, previo informe de la Comisión de Control y Seguimiento, como industria auxiliar interna de los astilleros, podrán serles de aplicación las medidas laborales de este capítulo que se deriven de los programas aprobados a los astilleros para los que trabajen.

Se entenderá por industria auxiliar interna la que viene desarrollando su actividad en el interior de los astilleros en trabajos característicos de éstos. No estarán comprendidas las Empresas que desarrollen labores complementarias del astillero, ni aquellas Empresas de la industria auxiliar, con actividades de ámbito regional o nacional, que posean instalaciones propias o realicen trabajos para otros mercados.

#### CAPITULO VIII

##### Información, infracciones y sanciones

Art. 44. 1. Las Empresas con programas de reconversión aprobados, sin perjuicio de las medidas de control establecidas en el presente Real Decreto, presentarán anualmente a la Administración del Estado un informe comprensivo del estado de cumplimiento de todos los objetivos previstos y de los compromisos contraídos por las partes, con motivación, en su caso, de las desviaciones producidas.

2. La Administración del Estado realizará las inspecciones precisas para comprobar el grado de cumplimiento de los objetivos del Plan y la exactitud de los datos suministrados por las Empresas.

3. El falseamiento, la inexactitud o la omisión en los datos suministrados por las Empresas podrá dar lugar a la privación total o parcial de los beneficios concedidos con cargo a fondos públicos, con obligación de reintegrar las subvenciones, indemnizaciones y cuotas de los impuestos no satisfechas, así como los correspondientes intereses de demora.

Art. 45. 1. El incumplimiento de las obligaciones a que se hayan comprometido las Empresas en los planes y programas de reconversión dará lugar a la pérdida, total o parcial, de los beneficios obtenidos con la obligación de reintegro previsto en el número 3 del artículo anterior y una multa del tanto al triple de la cuantía de dichos beneficios, en función de la gravedad del incumplimiento y sin perjuicio de la aplicación, cuando proceda, de los preceptos sobre delito fiscal.

2. La Administración podrá ejercitar la acción de responsabilidad contra los Administradores de las Empresas infractoras por los daños ocasionados al Estado.

#### DISPOSICION ADICIONAL

Las Empresas del Sector de Construcción Naval de Casco de Acero que no se acojan al presente Real Decreto, así como los armadores que realicen sus construcciones con las mismas, recibirán las ayudas a la producción y de fomento a la demanda, respectivamente, contenidas en la normativa actual, que seguirá vigente durante el período de reconversión.

#### DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera.—La Sociedad de Reconversión Naval (SORENA), creada al amparo del Real Decreto 736/1983, de 30 de marzo, se disolverá una vez constituida la nueva Sociedad de Reconversión prevista en el artículo 10, en cuyo momento quedará derogado el citado Real Decreto.

Segunda.—En su momento, por el Ministerio de Economía y Hacienda, se tomarán las medidas oportunas para efectuar las transferencias del crédito para primas a la construcción naval, que actualmente figura en la Sección 23. Ministerio de Trans-

portes, Turismo y Comunicaciones, a la Sección 20. Ministerio de Industria y Energía.

Tercera.—Sin perjuicio de lo que resulte de la aprobación de los planes de reconversión a las Empresas del Sector, los trabajadores de las mismas que hubieran visto rescindido su contrato mediante resolución administrativa, con carácter previo a dicha aprobación, y a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Real Decreto, podrán beneficiarse de las medidas laborales que en el capítulo VII del mismo se establecen.

#### DISPOSICIONES FINALES

Primera.—El presente Real Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Segunda.—La vigencia del presente Real Decreto será de tres años a partir de la fecha de entrada en vigor, sin perjuicio de la subsistencia de las medidas previstas en el mismo, que tendrán su propio plazo de duración.

Tercera.—Queda derogado el Real Decreto 643/1982, de 26 de febrero, y cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en el presente Real Decreto.

Dado en Madrid a 13 de junio de 1984.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de la Presidencia,  
JAVIER MOSCOSO DEL PRADO Y MUÑOZ

## MINISTERIO DE ECONOMIA Y HACIENDA

**15027** *CORRECCION de erratas del Real Decreto 1142/1984, de 13 de junio, por el que se desarrolla la obligación de los Bancos y Cajas de Ahorros para invertir en pagarés del Tesoro establecida por el Real Decreto-ley 6/1984, de 8 de junio.*

Padecido error en la inserción del mencionado Real Decreto, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» número 147, de fecha 20 de junio de 1984, se transcribe a continuación la oportuna rectificación:

En la página 18094, segunda columna, artículo 3.º, dice: «El Banco de España determinará la forma de cómputo de adaptación ...», debe decir: «El Banco de España determinará la forma de cómputo y de adaptación ...».

**15028** *ORDEN de 30 de mayo de 1984 por la que se aprueban las Notas Explicativas Complementarias del Arancel de Aduanas.*

Ilustrísimo señor:

Con el propósito de facilitar la aplicación uniforme del Arancel, por Ordenes de este Departamento de fecha 27 de septiembre de 1983 y 12 de enero de 1970 se aprobaron sendas ediciones de las Notas Explicativas del Arancel de Aduanas, realizadas por la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre, obra a la que se confirió el carácter de interpretación oficial en la materia, como texto complementario y auxiliar.

Como complemento de dichas Notas Explicativas y con la misma finalidad se ha publicado recientemente la Orden de este Ministerio de 15 de marzo de 1984 por la que se aprobó el Índice de Criterios de Clasificación, a efectos de clasificación de mercancías concretas para su despacho por las Aduanas.

Dado que los citados textos tienen limitado su ámbito de aplicación a las partidas arancelarias, es necesario completar su utilidad con la aprobación de otras normas que determinen el contenido y alcance de las múltiples subpartidas en que aquellas se hallan divididas, sirviendo de apoyo a las disposiciones que el propio Arancel contiene referidas a dichas subpartidas, como las Reglas interpretativas complementarias y las Notas complementarias de sección o de capítulo.

Un precedente de esta disposición fue la Orden de 11 de febrero de 1980, que aprobó las Notas Explicativas Complementarias del capítulo 27, modificadas ahora parcialmente e incor-