

«Fallamos: Que se desestima el recurso formulado por don Daniel Yáñez Lorenzo contra resoluciones del Departamento de Personal del Ministerio de Marina de catorce de abril y siete de julio de mil novecientos setenta y seis, sobre denegación de determinados derechos solicitados por el recurrente en veintitrés de enero de mil novecientos setenta y seis, declarando los acuerdos recurridos conformes a derecho y por eso se confirma; sin costas.»

En su virtud, este Ministerio, de conformidad con lo establecido en la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa de 27 de diciembre de 1956, ha dispuesto que se cumpla en sus propios términos la expresada sentencia.

Lo que digo a VV. EE. y a VV. SS. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a VV. EE. y a VV. SS. muchos años.
Madrid, 22 de febrero de 1977.

PITA DA VEIGA

Excmos. Sres.—Sres.

6678

ORDEN de 4 de marzo de 1977 sobre actualización de las tarifas por servicios prestados por el Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo.

Al objeto de permitir un mejor funcionamiento del Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo, cuyas actividades se consideran vitales para la industria española de Construcción Naval, se hace necesario modificar los precios actualmente vigentes según Orden ministerial de 11 de mayo de 1976, por lo que a propuesta de la Junta de gobierno del Canal, previo acuerdo con el Ministerio de Industria y de conformidad con lo informado por el Ministerio de Hacienda y el Consejo de Economía Nacional, dispongo:

Artículo 1.º 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 Orden ministerial.

Art. 2.º Dichas tarifas entrarán en vigor a partir de la publicación de esta Orden ministerial, dictada en virtud de las facultades conferidas por Decreto número 189/1974, de 24 de enero.

Madrid, 4 de marzo de 1977.

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 en parafina, sin apéndices, para esloras menores de 5 metros. (Para esloras mayores de 5 metros el precio se incrementará en 21.000 pesetas por cada metro de eslora.)	113.000
2. Construcción de un modelo de carena en madera, sin apéndices, para esloras menores de 5 metros. (Para esloras mayores de 5 metros el precio se incrementará en 28.000 pesetas por cada metro de eslora.)	168.000
3. Construcción de un modelo de carena en araldit, sin apéndices, para esloras menores de 5 metros. (Para esloras mayores de 5 metros el precio se incrementará en 40.000 pesetas por cada metro de eslora.)	200.000
4. Construcción de una carena sin apéndices, modificación de otra anterior	70.000
5. Fundición y retallado de la proa	54.000
6. Construcción de codaste y timón, para buques de una hélice	10.000
7. Construcción de henchimientos, arbolantes y timón para carenas de dos hélices	55.000
8. Construcción de quillas de balance gemelas	10.000
9. Construcción de una tobera fija para autopropeulsión	46.000
10. Construcción de un timón-tobera para autopropeulsión	57.000
11. Cuadrículado del modelo para observación de ola o ensayos de líneas de corriente	7.000
12. Construcción de orificios en el casco para estabilizadores o hélices de maniobra	10.000
13. Colocación de arbolantes y timones, en buques de dos hélices	10.000
14. Trazado de formas a escala del modelo, a partir de los planos enviados por el cliente a escala reducida	26.000

	Pesetas
15. Construcción de un timón metálico para ensayos de maniobrabilidad	35.000
16. Construcción de aletas estabilizadoras	16.000

II Construcción de propulsores

	Pesetas
17. Construcción de una hélice de z palas, tamaño autopropeulsión	40.000 + 12.000 z
18. Construcción de dos hélices gemelas de z palas, tamaño autopropeulsión	65.000 + 17.000 z
19. Construcción de una hélice de paso regulable de z palas, tamaño autopropeulsión	75.000 + 12.000 z
20. Construcción de una hélice de paso regulable de z palas, tamaño cavitación	85.000 + 12.000 z
21. Construcción de dos hélices gemelas de paso regulable, tamaño autopropeulsión	100.000 + 16.000 z
22. Construcción de una hélice de z palas, tamaño cavitación	57.000 + 11.000 z
23. Construcción de una hélice de z palas diferentes, tamaño cavitación	74.000 + 15.000 z
24. Para hélices construidas en bronce, el precio se incrementará en un 30 por 100.	

III. Ensayos

	Pesetas
25. Ensayo de remolque, para una gama de velocidades de 5 nudos	70.000
26. Ensayo de autopropeulsión, para buques de una hélice, en una gama de velocidades de 5 nudos	91.000
27. Ensayo de autopropeulsión, para buques de dos hélices, en una gama de velocidades de 5 nudos	105.000
28. Ensayo de autopropeulsión, para buques de tres o cuatro hélices, en una gama de velocidades de 5 nudos	120.000
29. Ensayo de tracción a punto fijo	45.000
30. Ensayo de autopropeulsión en arrastre, para una velocidad dada, con diferentes tracciones	75.000
31. Ensayo de propulsor aislado, para una gama de retrocesos del propulsor desde 0 a 100 %	50.000
32. Ensayo para la medición de la distribución de estela, en el disco de la hélice, para un calado y velocidad, buques de una hélice	60.000
33. Ensayo para la medición de la distribución de estela en el disco de la hélice, para un calado y velocidad, buques de dos hélices	90.000
34. Medición de fluctuaciones de presión, por medio de captadores electrónicos, para una gama de velocidad de 5 nudos y para cada captador instalado	24.000
35. Estudio del flujo en una zona del buque, mediante filmación submarina, a alta velocidad, primera condición. (Por cada condición posterior el precio se incrementará en 50.000 pesetas)	60.000
36. Ensayo de líneas de corriente por medio de fotografías submarinas, primera condición	55.000
37. Ensayo de líneas de corriente, cada condición siguiente	50.000
38. Ensayo de remolque para el tarado de un molinete	35.000
39. El precio de los ensayos de remolque y autopropeulsión, cuando la gama de velocidades exceda de 5 nudos, se incrementará proporcionalmente a la cuantía de la gama de velocidades ensayada.	
40. Empleo de una hélice de «stock» apropiada	26.000

IV. Tarifas para buques cuyo desplazamiento a plena carga sea inferior a 5.000 toneladas

41. 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 $\Delta < 500$	$500 < \Delta < 1000$
Factor de reducción	0,6
	0,7
	0,85

V. Estudios diversos

	Pesetas
42. 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 Centro)	18.000
43. Proyecto hidrodinámico de henchimientos, en buques de dos hélices	28.000
44. Proyecto hidrodinámico de arbolantes y bocinas, buques de dos hélices	28.000
45. Proyecto hidrodinámico de crificio para hélices de maniobra	17.000
46. Estudio de la situación de quillas de balance	17.000

	Pesetas
47. Levantar cartilla de trazado, a partir del plano corregido para el modelo, y dibujo del plano de formas normalizado	17.000
48. Dibujo sobre el transversal de la carena de las líneas de corriente, a partir de las fotografías obtenidas en el ensayo	18.000

VI. Cavitación

49. Ensayo de cavitación, con observación estroboscópica, determinando la extensión del fenómeno, por cada situación de carga	35.000
50. Construcción de un dispositivo para simulación de estela variable	45.000
51. Ensayos de inyección para determinar el número de cavitación en función del grado de avance, para distintos tipos de cavitación	55.000
52. Suplemento para ensayos de cavitación con línea de ejes inclinada con respecto a la dirección del flujo	45.000
53. Medida de fuerzas y momentos, para un número de cavitación dado	35.000

VII. Maniobrabilidad

54. Instalación y calibración de los equipos en el modelo a ensayar	74.000
55. Ensayo de maniobrabilidad en zig-zag, con 20 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. Primera condición	160.000
Segunda condición, para otro estado de carga y velocidad	120.000
56. Ensayo de maniobrabilidad en iguales condiciones que en el punto 55, midiendo, además, el par en la mecha del timón. Primera condición	180.000
Segunda condición, para otro estado de carga y velocidad	140.000
57. Determinación de los ángulos óptimos para ensayos de zig-zag, dentro del canal convencional ...	55.000
58. Ensayos de espiral, para un estado de carga y velocidad:	
Espiral de Dieudonné	130.000
Espiral inversa	160.000
59. Determinación del círculo de evolución y su correspondiente «pull-out», para una velocidad de lanzamiento, estado de carga y un valor dado de ángulo de timón	140.000
Los precios de los ensayos de maniobrabilidad, para buques con dos o más timones, se incrementarán en un 20 por 100 por cada timón adicional.	

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 del 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 una sobrecarga de urgencia del 50 por 100 en estas tarifas:

	Pesetas
VIII. Definición matemática de formas	
60. Definición de la carena ajustándose al plano de formas y cartilla de trazado enviados	12.000
61. Definición de compartimientos. Cada compartimiento	1.000
62. 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)	10.000
63. Si el cliente proporciona la definición de las formas en los formatos adecuados, la comprobación, introducción en la base de datos, etc.	6.000
64. Si el cliente proporciona la definición de los compartimientos en los formatos adecuados, la comprobación, introducción en la base de datos, por compartimiento	500

IX. Cálculos de Arquitectura Naval

	Pesetas
65. Curvas de Bonjean, hasta 15 L. A.	4.000
66. Carenas rectas, hasta 15 L. A.	5.000
67. Tablas hidrostáticas, para un asiento y hasta 1.000 calados	16.000
68. Carenas inclinadas, para 10 ángulos de escora y 10 calados	15.000
69. Superficie mojada, hasta 10 L. A.	2.000
70. Tabla de capacidades de un compartimiento, dado volumen, coordenadas del centro de gravedad del volumen de este compartimiento, área, momentos estáticos y momentos de inercia de la flotación hasta 15 distintas longitudes de la sonda previamente definida	1.000
71. Calibración de formas, dando el volumen de las formas para cada altura de sonda y cada asiento del buque:	
0 a 5.000 resultados ... $7 \times n$	
5.000 a 10.000 resultados ... $34.000 + (n-5.000) \times 3$	
Por encima de 10.000 resultados. $40.000 + n$	
$n =$ número de resultados = número de sondas \times número de asientos.	
Mínimo por compartimiento	1.000
72. 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	1.000
73. Estudio general de equilibrio y estabilidad del buque. Partiendo de las formas que definen la carena y los compartimientos se puede calcular:	
a) Dados el desplazamiento y el centro de gravedad, encontrar la posición de equilibrio que adopta el buque	$4.000 + 400 \times n$
b) Curva de brazos de estabilidad con buque intacto o con inundación, hasta 10 escoras $13.000 + 700 \times n$	
c) Si en los cascos 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.	
74. 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	10.000
75. 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	2.000
76. Eslora inundable. Para cada situación, definir la curva de esloras inundables con 10 tangentes a la línea de margen y cinco permeabilidades	13.000
77. 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 t en cada una de dichas perpendiculares. Hasta 10 condiciones	10.000
78. 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 algunos de los compartimientos. Hasta 10 condiciones	12.000
79. 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 hasta 30 puntos	4.000
80. Resistencia longitudinal. Se calculan las curvas de cargas, esfuerzos cortantes y momentos flactores que actúan sobre el buque en equilibrio, dada la distribución de pesos. Opcionalmente se puede realizar el estudio con ola trocoidal. Por cada situación	5.000
81. Cálculo estático de botadura. Por marea a estudiar	8.000

X. Diagramas de Arquitectura Naval

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

	Pesetas
82. Diagrama de curvas de Bonjean	15.000
83. Diagrama de curvas hidrostáticas	13.000
84. Dibujo de capacidades de compartimientos	5.000
85. Diagrama de curvas de estabilidad con buque intacto o con inundación	5.000
86. Diagrama de curvas de estabilidad durante la inundación	6.000
87. Diagrama de GM mínimo	4.000
88. Diagrama de situaciones de carga	3.000
89. Diagrama de esloras inundables	10.000
90. Diagrama de trimados	5.000
91. Diagrama de ángulo límite	4.500
92. Diagrama de resistencia longitudinal	5.000
93. Diagrama de botadura	8.000

TARIFA «B»

PARA PROYECTOS DE CARENAS Y PROPULSORES

94. La tarifa para el proyecto de formas de carena (Tc) y para el proyecto de propulsores (Tp) desarrollados 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 = 77.000 pesetas; Tp = 36.000 pesetas.
- Para potencias comprendidas entre 1.000 y 10.000 CV.:
Tc = 4P + 73.000 pesetas; Tp = 2P + 34.000 pesetas.
- Para potencias comprendidas entre 10.000 y 20.000 CV.:
Tc = 3P + 83.000 pesetas; Tp = P + 44.000 pesetas.
- Para potencias comprendidas entre 20.000 y 50.000 CV.:
Tc = 2,5P + 93.000 pesetas; Tp = 0,8P + 48.000 pesetas.
- Para potencias superiores a 50.000 CV.:
Tc = 218.000 pesetas; Tp = 88.000 pesetas.
95. 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 5 por 100 del importe de la tarifa anterior.
96. 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 94.
97. La tarifa para el proyecto hidrodinámico de una tobera o tobera-timón será igual a la tarifa para el proyecto de la hélice correspondiente.
98. Cuando un proyecto del Canal se aplique a una o varias unidades sucesivas, se abonará al Canal un canon de repetición igual al 25 por 100 de la tarifa indicada en el apartado 94, por cada una de las unidades siguientes a que se aplique dicho proyecto.

Normas para aplicación de las tarifas

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

99. La realización de proyectos de formas de carenas 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.
100. 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 ensayos el Canal de El Pardo mantendrá estrecho contacto con el cliente, a fin de tener en cuenta sus puntos de vista.
101. 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 para las mismas.
102. 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:

$$\text{PRECIO} = (M + \Sigma P \times h) \cdot 1,5$$

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 HACIENDA

6679

ORDEN de 27 de enero de 1977 por la que se dispone la ejecución de la sentencia dictada por la Sala Tercera de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo en 11 de octubre de 1976, en el recurso contencioso-administrativo, en grado de apelación, número 31.815/75, interpuesto por don Miguel Ardid Gimeno contra sentencia dictada en 30 de mayo de 1975 por la Sala Primera de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Territorial de Madrid en el recurso número 1.015 de 1973, por Contribución General sobre la Renta, ejercicio de 1963.

Ilmo. Sr.: Visto el testimonio de la sentencia dictada en 11 de octubre de 1976 por la Sala Tercera de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo en el recurso contencioso-administrativo, en grado de apelación, número 31.815/75, interpuesto por don Miguel Ardid Gimeno contra la sentencia dictada en 30 de mayo de 1975 por la Sala Primera de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Territorial de Madrid en el recurso número 1.015 de 1973, en relación con Contribución General sobre la Renta, ejercicio 1963;

Resultando que el Tribunal Supremo se ha pronunciado sobre la cuestión debatida, en los términos que se expresan en la parte dispositiva;

Considerando que concurren en este caso las circunstancias previstas en el artículo 105,1.a), de la Ley de 27 de diciembre de 1956,

Este Ministerio ha tenido a bien disponer la ejecución en sus propios términos de la referida sentencia, cuya parte dispositiva es como sigue:

«Fallamos: Que debemos confirmar y confirmamos en todas sus partes la sentencia dictada por la Sala Primera de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Territorial de Madrid con fecha treinta de mayo de mil novecientos setenta y cinco, en el pleito número mil quince de mil novecientos setenta y tres; sin hacer especial declaración sobre el pago de las costas causadas en esta apelación.»

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 27 de enero de 1977.—P. D., el Subsecretario de Hacienda, Federico Trenor y Trenor.

Ilmo. Sr. Director general de Tributos.

6680

ORDEN de 3 de febrero de 1977 por la que se aprueba la modificación llevada a cabo en los Estatutos sociales de la Entidad «La Estrella», S. A. de Seguros» (C-72).

Ilmo Sr.: Visto el escrito de la Entidad «La Estrella, Sociedad Anónima de Seguros», domiciliada en Madrid, en solicitud de aprobación de la modificación de sus Estatutos sociales, en orden a la ampliación de capital efectuada en parte por incorporación al mismo de parte del Saldo de la Cuenta de Regularización, previsto en la Ley de 23 de diciembre de 1961, y Disposiciones complementarias, y, en especial, lo establecido en los artículos 4.º y 5.º del Decreto 3155/1968, de 29 de diciembre, para lo que ha presentado la documentación pertinente;

Visto asimismo el informe favorable de la Sección correspondiente de ese Centro directivo y a propuesta de V. I.,

Este Ministerio ha tenido a bien aprobar las modificaciones llevadas a cabo en el artículo 5.º de sus Estatutos sociales por «La Estrella, S. A. de Seguros», acordada por Junta general ordinaria de accionistas de 26 de junio de 1975, autorizándola para utilizar como cifra de capital suscrito y desembolsado la de 332.500.000 pesetas.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 3 de febrero de 1977.—P. D., el Director general de Seguros, Fernando del Caño Escudero.

Ilmo. Sr. Director general de Seguros.