«Fallamos: Que estimando parcialmente el recurso contencioso-administrativo interpuesto por don Raimundo García Iriarte, representado por el Procurador señor Dorremochea, contra resoluciones del Ministerio de Defensa de 29 de octubre y 18 de diciembre de 1979, debemos declarar y declaramos no ser las mismas en parte ajustadas a derecho, y, en consecuencia, las anulamos, asimismo, parcialmente, reconociendo, en cambio, a dicho recurrente el derecho que tiene a percibir el complemento de destino por responsabilidad en la función, desde la fecha de la efectividad económica de su ascenso a Sargento, sin perjuicio de la prescripción que pueda haberse operado, hasta la entrada en vigor de la Ley 5/1976, de 11 de marzo, condenando a la Administración al pago de las cantidades que resulten, sin expresa imposición de costas.

Firme que sea la presente sentencia, remítase testimonio de la misma con el expediente administrativo al Ministerio de Defensa, para su ejecución y cumplimiento.

Así por esta nuestra sentencia, de la que se unirá certificación al rollo, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.»

En su virtud, de conformidad con lo establecido en la Ley Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa de 27 de diciembre de 1956, y en uso de las facultades que me confiere el artículo 3.° de la Orden del Ministerio de Defensa número 54/1982, de 16 de marzo, dispongo que se cumpla en sus propios términos la expresada sentencia.

Lo que digo a VV. EE.

Dios guarde a VV. EE. muchos años.

Madrid, 2 de marzo de 1984.—P. D., el Director general de Personal, Federico Michavila Pallarés.

Excmos. Sres Subsecretario y Director general de Mutilados de Guerra por la Patria.

11408 *ORDEN 111/00264/1984, de 2 de marzo, por la que se dispone el cumplimiento de la sentencia de la Audiencia Nacional, dictada con fecha 24 de marzo de 1983, en el recurso contencioso-administrativo interpuesto por don Anselmo Sanz Vinuesa, Teniente Coronel honorario de Infantería, Caballero mutilado permanente.*

Excmos. Sres.: En el recurso contencioso-administrativo seguido en única instancia ante la Sección Tercera de la Audiencia Nacional, entre partes, de una, como demandante, don Anselmo Sanz Vinuesa, quien postula por sí mismo, y de otra, como demandada, la Administración Pública, representada y defendida por el Abogado del Estado, contra resoluciones del Ministerio de Defensa de 9 de junio y 11 de agosto de 1980, se ha dictado sentencia con fecha 24 de marzo de 1983, cuya parte dispositiva es como sigue:

«Fallamos: Que estimando parcialmente el recurso contencioso-administrativo interpuesto por don Anselmo Sanz Vinuesa, en su propio nombre y derecho, contra resoluciones del Ministerio de Defensa de 9 de junio y 11 de agosto de 1980, debemos declarar y declaramos no ser las mismas en parte ajustadas a derecho, y, en consecuencia, las anulamos, asimismo, parcialmente, reconociendo, en cambio, a dicho recurrente el derecho que tiene a percibir el complemento de destino por responsabilidad en la función, desde la fecha de 1 de abril de 1973, hasta la entrada en vigor de la Ley 5/1976, de 11 de marzo, condenando a la Administración al pago de las cantidades que resulten, sin expresa imposición de costas.»

Firme que sea la presente sentencia, remítase testimonio de la misma con el expediente administrativo al Ministerio de Defensa, para su ejecución y cumplimiento.

Así por esta nuestra sentencia, de la que se unirá certificación al rollo, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.»

En su virtud, de conformidad con lo establecido en la Ley Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa de 27 de diciembre de 1956, y en uso de las facultades que me confiere el artículo 3.° de la Orden del Ministerio de Defensa número 54/1982, de 16 de marzo, dispongo que se cumpla en sus propios términos la expresada sentencia.

Lo que digo a VV. EE.

Dios guarde a VV. EE. muchos años.

Madrid, 2 de marzo de 1984.—P. D., el Director general de Personal, Federico Michavila Pallarés.

Excmos. Sres Subsecretario y Director general de Mutilados de Guerra por la Patria.

11409 *ORDEN 111/00265/1984, de 2 de marzo, por la que se dispone el cumplimiento de la sentencia de la Audiencia Nacional, dictada con fecha 7 de abril de 1983, en el recurso contencioso-administrativo interpuesto por don Diego Silva Santana, Sargento de la Legión, Caballero mutilado permanente.*

Excmos. Sres.: En el recurso contencioso-administrativo seguido en única instancia ante la Sección Tercera de la Audiencia Nacional, entre partes, de una, como demandante, don Diego Silva Santana, quien postula por sí mismo, y de otra, como demandada, la Administración Pública, representada y defendida por el Abogado del Estado, contra resoluciones del Ministerio de Defensa de 5 de diciembre de 1980 y 5 de febrero de 1981, se ha dictado sentencia con fecha 7 de abril de 1983, cuya parte dispositiva es como sigue:

«Fallamos: Que estimando parcialmente el recurso contencioso-administrativo interpuesto por don Diego Silva Santana, en su propio nombre y derecho, contra resoluciones del Ministerio de Defensa de 5 de diciembre de 1980 y 5 de febrero de 1981, debemos declarar y declaramos no ser las mismas en parte ajustadas a derecho, y, en consecuencia, las anulamos, asimismo, parcialmente, reconociendo, en cambio, a dicho recurrente el derecho que tiene a percibir el complemento de destino por responsabilidad en la función, desde la fecha de su efectividad económica en el empleo de Sargento, hasta la entrada en vigor de la Ley 5/1976, de 11 de marzo, condenando a la Administración al pago de las cantidades que resulten, sin expresa imposición de costas.

Firme que sea la presente sentencia, remítase testimonio de la misma con el expediente administrativo al Ministerio de Defensa, para su ejecución y cumplimiento.

Así por esta nuestra sentencia, de la que se unirá certificación al rollo, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.»

En su virtud, de conformidad con lo establecido en la Ley Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa de 27 de diciembre de 1956, y en uso de las facultades que me confiere el artículo 3.° de la Orden del Ministerio de Defensa número 54/1982, de 16 de marzo, dispongo que se cumpla en sus propios términos la expresada sentencia.

Lo que digo a VV. EE.

Dios guarde a VV. EE. muchos años.

Madrid, 2 de marzo de 1984.—P. D., el Director general de Personal, Federico Michavila Pallarés.

Excmos. Sres Subsecretario y Director general de Mutilados de Guerra por la Patria.

11410 *ORDEN 121/00003/1984, de 10 de mayo, por la que se actualizan las tarifas por servicios prestados por el Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo.*

Al objeto de actualizar las tarifas de precios del Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo, recogiendo los incrementos de costes habidos en el trienio 1981-1983, se hace necesario modificar los precios actualmente vigentes, según Orden 112/30001/1981, de 5 de mayo («Boletín Oficial del Estado» número 117), por lo que, a propuesta del Patronato, en virtud de las facultades conferidas por el Decreto 189/1974, de 24 de enero, previo acuerdo con el Ministerio de Industria y Energía y de conformidad con lo informado por el Ministerio de Economía y Hacienda, dispongo:

Artículo 1.° El importe de los precios exigibles por el Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo, como pago de los estudios, pruebas y demás trabajos de su específica actividad que le sean solicitados, será el fijado en las tarifas anexas a la presente Orden.

Art. 2.° Dichas tarifas entrarán en vigor al día siguiente de la publicación de esta Orden en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 10 de mayo de 1984.

SERRA SERRA

TARIFA «A»

Para construcción de modelos y ejecución de ensayos

		Pesetas
	I. *Construcción de carenas y apéndices*	
1.	Construcción de un modelo de carena en parafina, sin apéndices, para esloras menores de cinco metros ... ... (Para esloras mayores de cinco metros el precio se incrementará en 60.000 pesetas por cada metro de eslora.)	413.000
2.	Construcción de un modelo de carena en madera, sin apéndices, para esloras menores de cinco metros ... ... (Para esloras mayores de cinco metros el precio se incrementará en 80.000 pesetas por cada metro de eslora.)	618.000
3.	Construcción de una carena sin apéndices, modificación de otra anterior	261.000
4.	Fundición y retallado de la proa	197.000
5.	Construcción de codaste y timón para buques de una hélice	36.000
6.	Construcción de henchimientos, arbotantes y timón para carenas de dos hélices	203.000
7.	Construcción de quillas de balance gemelas ...	38.000

		Pesetas
8.	Construcción de una tobera fija para autopropulsión	171.000
9.	Construcción de un timón-tobera para autopropulsión o tobera asimétrica	210.000
10.	Cuadriculado del modelo para observación de ola o ensayos de líneas de corriente	28.000
11.	Construcción de orificios en el casco para estabilizadores o hélices de maniobra	36.000
12.	Colocación de arbotantes y timones en buques de dos hélices	36.000
13.	Trazado de formas a escala del modelo a partir de los planos enviados por el cliente a escala reducida	97.000
14.	Construcción de un timón metálico para ensayos de maniobrabilidad	132.000
15.	Construcción de aletas estabilizadoras	61.000

II. *Construcción de propulsores*

		Pesetas
16.	Construcción de una hélice de z palas, tamaño autopropulsión	145.000 + 45.000 . z
17.	Construcción de dos hélices gemelas de z palas, tamaño autopropulsión	244.000 + 64.000 . z
18.	Construcción de una hélice de paso regulable de z palas, tamaño autopropulsión	277.000 + 45.000 . z
19.	Construcción de una hélice de paso regulable de z palas, tamaño cavitación.	310.000 + 45.000 . z
20.	Construcción de dos hélices gemelas de paso regulable de z palas, tamaño autopropu sión	365.000 + 61.000 . z
21.	Construcción de una hélice de z palas, tamaño cavitación	210.000 + 39.000 . z
22.	Construcción de una hélice de z palas diferentes, tamaño cavitación	274 000 + 55.000 . z
23.	Para hélices construidas en bronce el precio se incrementará en un 25 por 100.	

III. *Ensayos*

		Pesetas
24.	Ensayo de remolque para una gama de velocidades de cinco nudos	222.000
25.	Ensayo de autopropulsión para buques de una hélice, en una gama de velocidades de cinco nudos	290.000
26.	Ensayo de autopropulsión para buques de dos hélices, en una gama de velocidades de cinco nudos	334.000
27.	Ensayo de autopropulsión para buques de tres o cuatro hélices, en una gama de velocidades de cinco nudos	381.000
28.	Ensayo de tracción a punto fijo	144.000
29.	Ensayo de autopropulsión en arrastre para una velocidad dada con diferentes tracciones	238.000
30.	Ensayo de propulsor aislado para una gama completa de grados de avance del propulsor	160.000
31.	Ensayo para la medición de la distribución de estela, en el disco de la hélice, para un calado y velocidad buques de una hélice	189.000
32.	Ensayo para la medición de la distribución de estela en el disco de la hélice, para un calado y velocidad, buques de dos hélices	286.000
33.	Estudio del flujo en una zona del buque, mediante filmación submarina, primera condición (Por cada condición posterior el precio se incrementará en 100 000 pesetas.)	189.000
34.	Ensayos de líneas de corriente por medio de fotografías submarinas, primera condición	174.000
35.	Ensayos de líneas de corriente, cada condición siguiente	165.000
36.	Ensayo de remolque para el tarado de un molinete	112.000
37.	El precio de los ensayos de remolque y autopropulsión, cuando la gama de velocidades exceda de cinco nudos, se calculará según la fórmula: $P(N_v) = P(5)\ [1 + 0{,}12(N_v - 5)]$ donde N_v es la gama de velocidades ensayadas en nudos y P(5) el precio de la tarifa correspondiente a la gama normal de cinco nudos.	
38.	Empleo de una hélice de «stock» apropiada	83.000
39.	Empleo de una carena de «stock»	115.000

IV. *Tarifas para buques cuyo desplazamiento a plena carga sea inferior a 500 toneladas*

40. 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 de desplazamiento, dado por la escala siguiente:

Desplazamiento a plena carga	$\Delta \leq 500$	$500 < \Delta \leq 1.000$	$1.000 < \Delta \leq 5.000$
Factor de reducción	0,6	0,7	0,85

		Pesetas
	V. *Estudios diversos*	
41.	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)	61.000
42.	Predicción de velocidad en base a la estadística del Canal	52.000
43.	Proyecto hidrodinámico de timones	75.000
44.	Proyecto hidrodinámico de henchimientos en buques de dos hélices	99.000
45.	Proyecto hidrodinámico de arbotantes y bocinas en buques de dos hélices	99.000
46.	Proyecto hidrodinámico de orificio para hélices de maniobra	59.000
47.	Estudio de la situación de quillas de balance.	59.000
48.	Levantar cartilla de trazado a partir del plano corregido para el modelo y dibujo del plano de formas y normalizado	59.000
49.	Dibujo sobre el transversal de la carena de las líenas de corriente, a partir de las fotografías obtenidas en el ensayo	61.000
	VI. *Cavitación*	
50.	Ensayo de cavitación con observación estroboscópica, determinando la extensión del fenómeno, primera condición	122.000
51.	Sucesivas condiciones con el mismo dispositivo de estela	56.000
52.	Construcción de un dispositivo para simulación de estela variable	155.000
53.	Ensayo de incepción para determinar el número de cavitación en función del grado de avance para distintos tipos de cavitación	189.000
54.	Ensayo de erosión en modelos de propulsores en cavitación, para cada condición	141.000
55.	Ensayo de propulsor aislado en el túnel de cavitación para hasta tres números de cavitación	141.000
	VII. *Maniobrabilidad*	
56.	Instalación y calibración de los equipos en el modelo a ensayar	247.000
57.	Ensayo de autopropulsión sin deducción de tricción para determinar la velocidad del modelo libre en el pantano a partir de las rpm de la hélice	250.000
58.	Ensayo de zigzag para cuatro combinaciones de ánguio del timón y de rumbo (un mínimo de 12 corridas), un mismo timón, una velocidad y estado de carga: Primera condición	406.000
	Segunda condición para otro estado de carga y velocidad	334.000
59.	Ensayo de zigzag en iguales condiciones que en el punto 58, midiendo además el par en la mecha y la escora del modelo: Primera condición	450.000
	Segunda condición para otro estado de carga y velocidad	406.000
60.	Ensayo de espiral de Dieudonnè para un estado de carga y velocidad	406.000
61.	Ensayo de giro y pull-out, con tres ángulos de timón a cada banda, por cada velocidad y situación de carga	508.000
62.	Ensayo de giro en iguales condiciones que el anterior, midiendo además el par en la mecha y la eslora del modelo	566.000
63.	Medida del par en la mecha en trayectoria rectilínea para nueve ángulos de timón, por cada velocidad y calado	276.000
64.	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 esa definición se adjuntará un plano de secciones transversales de la carena 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 dos días, llevando una sobrecarga de urgencia del 50 por 100 en estas tarifas.

		Pesetas
	VIII. *Definición matemática de formas*	
65.	Definición de la carena ajustándose al plano de formas y cartilla de trazado enviados	41.000
66.	Definición de compartimientos. Cada compartimiento	3.000
67.	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).	35.000
68.	Si el cliente proporciona la definición de las formas en los formatos adecuados, la comprobación, introducción en la base de datos, etc.	20.000
69	Si el cliente proporciona la definición de los compartimientos en los formatos adecuados, la comprobación introducción en la base de datos, por compartimiento	1.600
	IX. *Cálculo de arquitectura naval*	
70.	Curvas de Bonjean, hasta 15 L. A.	15.000
71.	Carenas rectas, hasta 15 L. A.	17.000
72.	Tablas hidrostáticas, para un asiento y hasta 1.000 calados	58.000
73.	Carenas inclinadas, para 10 ángulos de escora y 10 calados	47.000
74.	Superficie mojada, hasta 10 L. A.	6.000
75.	Tabla de capacidades de un compartimiento, dado volumen, coordenadas del centro de gravedad del volumen de ese compartimiento, área, momentos estáticos y momentos de inercia de flotación hasta 15 distintas longitudes de la sonda previamente definida	3.000
76.	Calibración de formas, dando el volumen de las formas para cada altura de sonda y cada asiento del buque:	
	0 a 5.000 resultados ... ... 13 × n	
	5.000 a 10.000 resultados ... ... 61.000 + (n — —4.000) × 14	
	Por encima de los 10.000 resultados ... ... 75.000 + n	
	n = número de resultados = número de sondas × número de asientos.	
	Mínimo por compartimiento	3.000
77	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	3.000
78	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 ... 14.000 + 1.500 × n.	
	b) Curva de brazos de estabilidad con buque intacto o con inundación, hasta 10 escoras ... ... 44.000 + 2.300 × 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.	

		Pesetas
79.	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	33.000
80.	Situaciones de carga. Dados desplazamiento y centros 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	9.000
81.	Eslora inundable. Para cada situación, definir la curva de esloras inundables con 10 tangentes a la línea de margen y cinco permeabilidades	36.000
82.	Diagrama de trimados. Dando una situación inicial definida por un desplazamiento y su centro de gravedad, se calculan las variaciones de calado en las perpendiculares de proa y popa al colocar un peso de 100 toneladas en cada una de dichas perpendiculares. Hasta 10 condiciones	29.000
83.	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	36.000
84.	Angulo 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.	12.000
85.	Resistencia longitudinal. Se calculan las curvas de carga, 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	15.000
86.	Cálculo estático de botadura. Por marea a estudiar	25.000

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
87.	Diagrama de curvas de Bonjean	51.000
88.	Diagrama de curvas hidrostáticas	44.000
89.	Dibujo de capacidades de compartimientos ...	15.000
90.	Diagrama de curvas de estabilidad con buque intacto o con inundación	15.000
91.	Diagrama de curvas de estabilidad durante la inundación	20.000
92.	Diagrama de GM mínimo	15.000
93.	Diagrama de situaciones de carga	12.000
94.	Diagrama de esloras inundables	33.000
95.	Diagrama de trimados	16.000
96.	Diagrama de ángulo límite	15.000
97.	Diagrama de resistencia longitudinal	16.000
98.	Diagrama de botadura	29.000

TARIFA «B»

Para proyectos de carenas y propulsiones

99. La tarifa para el proyecto de formas de carena (Tc) y para el proyecto de propulsores (Tp) desarrollados por el Canal de Experiencias Hidrodinámicas 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 = 278.000 pesetas; Tp = 128.000 pesetas.
— Para potencias comprendidas entre 1.000 CV y 10.000 CV:
Tc = 8P + 270.000 pesetas; Tp = 5P + 123.000 pesetas.
— Para potencias comprendidas entre 10.000 CV y 20.000 CV:
Tc = 7P + 280.000 pesetas; Tp = 3P + 143.000 pesetas.
— Para potencias comprendidas entre 20.000 CV y 50.000 CV:
Tc = 6P + 300.000 pesetas; Tp = 2P + 163.000 pesetas.
— Para potencias superiores a 50.000 CV:
Tc = 600.000 pesetas; Tp = 283.000 pesetas.

El importe correspondiente al proyecto hidrodinámico de propulsores de palas regulables será superior en un 60 por 100 al indicado anteriormente.

100. 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.
101. 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 99.
102. La tarifa para el proyecto hidrodinámico de una tobera o tobera-timón será igual a la tarifa para el proyecto de la hélice correspondiente.
103. Cuando el 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 98, por cada una de las unidades siguientes a que se aplique dicho proyecto.

	Pesetas
XI. *Predicciones de potencias*	
104. Redacción de un informe incluyendo datos estadísticos de EHP, para una gama de buques, a partir del banco de datos, y predicciones de potencia para un nuevo proyecto.	203.000

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 carenas y de propulsores se rige por las siguientes normas:

105. 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 de proyecto de hélices de respeto de un propulsor ya ensayado, que en general no requerirá realización de ensayos.
106. En buques de desplazamiento superior a 1.000 toneladas, el encargo de la primera serie de ensayos de autopropulsión para cada calado ensayado deberá comprender también el encargo de los correspondientes ensayos de remolque, necesarios para una mayor seguridad en la correlación modelo-buque y en la evaluación hidrodinámica del proyecto.
107. Deberán encargarse al Canal ensayos de determinación de estela y de propulsor aislado cuando se precise, bien sea el proyecto de un propulsor o la ejecución de ensayos de cavitación.
108. El Canal de Experiencias Hidrodinámicas 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, etc., que aquél haya fijado. Durante la ejecución de estos ensayos el Canal mantendrá estrecho contacto con el cliente, a fin de tener en cuenta sus puntos de vista.
109. Los ensayos y estudios que se efectúen serán tratados por el Canal de Experiencias Hidrodinámicas 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.
110. En todos aquellos casos en que los estudios y trabajos desarrollados por el Canal no estén comprendidos en las tarifas «A» o «B» que anteceden el precio a abonar por estos trabajos se estipulará por la fórmula:

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

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.

111. El abono de los trabajos realizados por el Canal, facturados de acuerdo con lo estipulado en las tarifas anteriores, deberá hacerse mediante la situación de un crédito irrevocable por el importe total de dichos trabajos en la cuenta corriente número 522 que el Canal tiene en el Banco de España, Madrid. Cuando dicho abono se realice con un retraso superior a dos meses a partir de la fecha de envío de las facturas correspondientes, el Canal estará autorizado a presentar al cobro una factura complementaria por un importe igual a un 1 por 100 mensual de los cargos pendientes por cada mes de retraso en el citado abono. Para el envío de los resultados de los estudios y ensayos realizados será preceptivo que el cliente esté al corriente en el pago de los cargos facturados con antelación.

MINISTERIO DE ECONOMIA Y HACIENDA

11411 *REAL DECRETO 969/1984, de 9 de mayo, por el que se autoriza la garantía del Estado sobre el 60 por 100 de la operación de préstamo por importe máximo de 30.000.000 de dólares USA, proyectada por «Autopista Vasco-Aragonesa, Concesionaria Española, S. A.», con un grupo de Bancos encabezado por «Banco Arabe Español, S. A.».*

En cumplimiento de lo dispuesto por la Ley 8/1972, de 10 de mayo; Decreto 2802/1973, de 2 de noviembre; Real Decreto 3048/1982, de 12 de noviembre, y Ordenes del Ministerio de Obras Públicas de 27 de julio de 1973, en relación con lo dispuesto en el artículo 116 de la Ley 11/1977, de 4 de enero; General Presupuestaria, procede autorizar la garantía del Estado a la operación financiera que más adelante se detalla, reservando al Ministro de Economía y Hacienda, dentro de la competencia que le corresponde en tal materia, o que, en su caso, se desprenda de la autorización que a este efecto se le confiere en el presente Real Decreto, el otorgamiento del aval del Tesoro, y, si fuera preciso, determinación definitiva de las características de la operación financiera, relevantes a efectos de la garantía que se presta, así como la de dictar los pronunciamientos que se precisen al efecto indicado y aquellos que sean consecuencia de estas actuaciones y que vengan exigidos por la naturaleza de dicha operación financiera.

En su virtud, a propuesta de Ministro de Economía y Hacienda, previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 9 de mayo de 1984,

DISPONGO:

Artículo 1.° Se autoriza la garantía solidaria del Estado sobre el 60 por 100 de las obligaciones patrimoniales derivadas del préstamo que «Autopista Vasco-Aragonesa, Concesionaria Española, S. A.», proyecta concertar con un grupo de Bancos, encabezado por «Banco Arabe Español, S. A.», por importe máximo de 30.000.000 de dólares USA o su equivalente en cualquier otra divisa, cuya operación financiera ha sido autorizada por acuerdo de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera de 14 de marzo de 1984, con determinación de sus características y condiciones, entre las que se encuentra la autorización para que la disposición de los fondos del préstamo se efectúe en marcos alemanes.

La garantía estatal, autorizada con arreglo a lo prevenido en el párrafo anterior, se aplicará a la parte del préstamo comprendida en las dos últimas cuotas de amortización.

Art. 2.° La efectividad de la garantía que se autoriza queda condicionada al cumplimiento, por parte de la Sociedad concesionaria, de todas las limitaciones establecidas en la normativa que rige la concesión de que es titular. A estos efectos, la Sociedad concesionaria deberá proceder, en momento anterior o simultáneo a la disposición de los fondos del préstamo, a la amortización de recursos ajenos o al desembolso de capital social en la cuantía que se precise para que este último alcance, como mínimo, el límite porcentual establecido en el artículo 7.° del Decreto 2802/1973, de 2 de noviembre. El estricto cumplimiento de lo dispuesto en este artículo deberá ser especialmente vigilado por la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, sin cuya autorización no podrá efectuarse disposición alguna de los fondos del préstamo.

Art. 3.° La efectividad de la garantía que se autoriza queda, asimismo, condicionada a la existencia de margen suficiente en la autorización presupuestaria de avales, referido a la fecha en que sea formalizado el correspondiente aval del Tesoro.

Art. 4.° El Ministro de Economía y Hacienda, en uso de la competencia que a estos efectos le corresponde, otorgará el aval del Tesoro a dicha operación financiera, con arreglo a lo prevenido en los artículos precedentes, y se pronunciará, por sí o por la autoridad en quien delegue, sobre todos los extremos necesarios y que sean consecuencia de las autorizaciones precedentes.

Art. 5.° El presente Real Decreto surtirá efecto desde la fecha de su notificación a la Entidad concesionaria.

Dado en Madrid a 9 de mayo de 1984.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Economía y Hacienda,
MIGUEL BOYER SALVADOR