

los diversos intereses en juego y protege en lo posible el ejercicio de los derechos tanto de los titulares pròpindiviso del local y no perjudica los de la Junta de Propietarios;

Considerando por último que el mencionado pacto habrá de inscribirse tan sólo en la hoja registral de la finca afectada, sin trascender a la hoja del edificio en su conjunto ni provocar la apertura de nuevos folios, ya que esto último sólo tendría lugar cuando la Junta de conformidad con el artículo 16 de la Ley aprobara la división material y fijara las nuevas cuotas de participación para los locales reformados con sujeción al artículo 5 de la Ley y sin alterar las restantes.

Esta Dirección General ha acordado revocar el auto apelado. Lo que con devolución del expediente original comunico a V. E. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. E. muchos años.
Madrid, 1 de abril de 1981.—El Director general, Francisco Javier Die Lamana.

Excmo. Sr. Presidente de la Audiencia Territorial de Madrid.

MINISTERIO DE DEFENSA

11095 ORDEN 121/30001/1981, de 5 de mayo, por la que se actualizan 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 número 121/30001/1980, de 28 de noviembre («Diario Oficial» número 7 de 1981), por lo que, a propuesta de la Junta de Gobierno del Canal, previo acuerdo con el Ministerio de Industria y Energía y de conformidad con lo informado por el Ministerio de Hacienda, 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 el Decreto número 189/1974, de 24 de enero.

Madrid, 5 de mayo de 1981.

OLIART SAUSSOL

TARIFA «A»

Para construcción de modelos y ejecución de ensayos

I. Construcción de carenas y apéndices

	Pesetas
1. Construcción de un modelo de carena en parafina, sin apéndices, para esloras menores de cinco metros	285.000
(Para esloras mayores de cinco metros el precio se incrementará en 53.000 pesetas por cada metro de eslora.)	
2. Construcción de un modelo de carena en madera, sin apéndices, para esloras menores de cinco metros	425.000
(Para esloras mayores de cinco metros el precio se incrementará en 69.000 pesetas por cada metro de eslora.)	
3. Construcción de un modelo de carena en araldit, sin apéndices, para esloras menores de cinco metros	508.000
(Para esloras mayores de cinco metros el precio se incrementará en 100.000 pesetas por cada metro de eslora.)	
4. Construcción de una carena sin apéndices, modificación de otra anterior	180.000
5. Fundición y retallado de la proa	136.000
6. Construcción de codaste y timón para buques de una hélice	25.000
7. Construcción de henchimientos, arbotantes y timón para carenas de dos hélices	140.000
8. Construcción de quillas de balance gemelas	26.000
9. Construcción de una tobera fija para autopropulsión	180.000
10. Construcción de un timón-tobera para autopropulsión o tobera asimétrica	145.000
11. Cuadrículado del modelo para observación de olas o ensayos de líneas de corriente	19.000

	Pesetas
12. Construcción de orificios en el casco para estabilizadores o hélices de maniobra	25.000
13. Colocación de arbotantes y timones, en buques de dos hélices	25.000
14. Trazado de formas a escala del modelo, a partir de los planos enviados por el cliente a escala reducida	67.000
15. Construcción de un timón metálico para ensayos de maniobrabilidad	91.000
16. Construcción de aletas estabilizadoras	42.000

II. Construcción de propulsores

	Pesetas
17. Construcción de una hélice de z palas, tamaño autopropulsión	100.000 + 31.000.z
18. Construcción de dos hélices gemelas de z palas, tamaño autopropulsión	168.000 + 44.000.z
19. Construcción de una hélice de paso regulable de z palas, tamaño autopropulsión	191.000 + 31.000.z
20. Construcción de una hélice de paso regulable de z palas, tamaño cavitación	214.000 + 31.000.z
21. Construcción de dos hélices gemelas de paso regulable, tamaño autopropulsión	252.000 + 42.000.z
22. Construcción de una hélice de z palas, tamaño cavitación	145.000 + 27.000.z
23. Construcción de una hélice de z palas diferentes, tamaño cavitación	189.000 + 38.000.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 cinco nudos	153.000
26. Ensayo de autopropulsión, para buques de una hélice, en una gama de velocidades de cinco nudos.	200.000
27. Ensayo de autopropulsión, para buques de dos hélices en una gama de velocidades de cinco nudos	230.000
28. Ensayo de autopropulsión, para buques de tres o cuatro hélices, en una gama de velocidades de cinco nudos	263.000
29. Ensayo de tracción a punto fijo	99.000
30. Ensayo de autopropulsión en arrastre, para una velocidad dada, con diferentes tracciones	164.000
31. Ensayo de propulsor aislado, para una gama completa de grados de avance del propulsor	110.000
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	130.000
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	197.000
34. Estudio del flujo en una zona del buque, mediante filmación submarina primera condición	130.000
(Por cada condición posterior el precio se incrementará en 90.000 pesetas.)	
35. Ensayos de líneas de corriente por medio de fotografías submarinas, primera condición	120.000
36. Ensayos de líneas de corriente, cada condición siguiente	114.000
37. Ensayo de remolque para el tarado de un molinete	77.000
38. El precio de los ensayos de remolque y autopropulsión, cuando la gama de velocidades exceda de cinco nudos, se calculará según la fórmula:	
$P(Nv) = P(5) [1 + 0,12(Nv - 5)]$	
donde Nv es la gama de velocidades ensayadas en nudos y P(5) es el precio de la tarifa correspondiente a la gama normal de cinco nudos.	
39. Empleo de una hélice de «stock» apropiada	57.000
40. Empleo de una carena de «stock»	79.000

IV. Tarifas para buques cuyo desplazamiento a plena carga sea inferior a 500 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 de desplazamiento, dado por la escala siguiente:

Desplazamiento a plena carga..	$\Delta < 500$	$500 < \Delta < 1.000$	$1.000 < \Delta < 5.000$
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)	42.000
43. Predicción de velocidad en base a la estadística del Canal	36.000
44. Proyecto hidrodinámico de henchimientos, en buques de dos hélices	68.000
45. Proyecto hidrodinámico de arbotantes y bocinas, buques de dos hélices	68.000
46. Proyecto hidrodinámico de orificio para hélices de maniobra	41.000
47. Estudio de la situación de quillas de balance	41.000
48. Levantar cartilla de trazado, a partir del plano corregido para el modelo, y dibujo del plano de formas y normalizado	41.000
49. Dibujo sobre el transversal de la carena de las líneas de corriente, a partir de las fotografías obtenidas en el ensayo	42.000

VI. Cavitación

50. Ensayo de cavitación, con observación estroboscópica, determinando la extensión del fenómeno por cada situación de carga	84.000
51. Construcción de un dispositivo para simulación de estela variable	107.000
52. Ensayos de inyección para determinar el número de cavitación en función del grado de avance para distintos tipos de cavitación	130.000
53. Suplemento para el ensayo de cavitación con línea de ejes inclinada con respecto a la dirección del flujo	105.000
54. Medida de fuerzas y momentos, para un número de cavitación dado	82.000

VII. Maniobrabilidad

55. Instalación y calibración de los equipos en el modelo a ensayar	170.000
56. Ensayos de zig-zag para cuatro combinaciones de ángulo del timón y de rumbo (un mínimo de 12 corridas), un mismo timón, una velocidad y estado de carga: Primera condición	280.000
Segunda condición, para otro estado de carga y velocidad	230.000
57. Ensayo de zig-zag en iguales condiciones que en el punto 56 midiendo además el par en la mecha y la escora del modelo: Primera condición	310.000
Segunda condición, para otro estado de carga y velocidad	280.000
58. Determinación de los ángulos óptimos para ensayos en zig-zag dentro del canal convencional	115.000
59. Ensayo de espiral de Dieudonné, para un estado de carga y velocidad	280.000
60. Ensayo de giro y «pull-out», con tres ángulos de timón a cada banda, por cada velocidad y situación de carga	350.000
61. Ensayo de giro en iguales condiciones que el anterior, midiendo además el par en la mecha y la escora del modelo	390.000
62. Medida del par en la mecha en trayectoria rectilínea para nueve ángulos de timón, por cada velocidad y calado	180.000
63. 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 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, altura, 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.

VIII. Definición matemática de formas

	Pesetas
64. Definición de la carena ajustándose al plano de formas y cartilla de trazado enviados	28.000
65. Definición de compartimientos. Cada compartimiento	2.000
66. 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)	24.000
67. Si el cliente proporciona la definición de las formas en los formatos adecuados, la comprobación, introducción en la base de datos, etc.	14.000
68. Si el cliente proporciona la definición de los compartimientos en los formatos adecuados, la comprobación, introducción en la base de datos, por compartimiento	1.100

IX. Cálculo de Arquitectura Naval

69. Curvas de Bonjean hasta 15 L. A.	10.000
70. Carenas rectas hasta 15 L. A.	12.000
71. Tablas hidrostáticas para un asiento y hasta 1.000 calados	40.000
72. Carenas inclinadas para 10 ángulos de escora y 10 calados	35.000
73. Superficie mojada hasta 10 L. A.	4.000
74. 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 flotación hasta 15 distintas longitudes de la sonda previamente definida	2.000
75. Calibración de formas, dando el volumen de las formas para cada altura de sonda y cada asiento del buque:	

0 a 5.000 resultados. $9 \times n$
5.000 a 10.000 resultados. $42.000 + (n - 4.000) \times 3$

Por encima de 10.000 resultados: $50.000 + n$
 $n = \text{número de resultados} = \text{número de sondas} \times \text{número de asientos}$.

Mínimo por compartimiento	2.000
76. 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 la Mar, de 1960, en el capítulo VI, regla 12. Por compartimiento	2.000
77. 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	$10.000 + 1.000 \times n$
b) Curva de brazos de estabilidad con buque intacto o con inundación hasta 10 escoras	$30.000 + 1.800 \times n$
c) Si en los casos (a) o (b) se realiza estudio durante la inundación, la tarifa queda multiplicada por dos. $n = \text{número de compartimientos que intervienen en el cálculo, que pueden aparecer con carga sólida o carga líquida o inundados}$.	
78. 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	23.000
79. 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	6.000
80. Eslora inundable. Para cada situación, definir la curva de esloras inundables con 10 tangentes a la línea de margen y cinco permeabilidades	25.000

	Pesetas
81. Diagrama de trimados. Dando una situación inicial definida por un desplazamiento y su centro de gravedad, se calculan las variaciones de calados en las perpendiculares de proa y popa al colocar un peso de 100 toneladas en cada una de dichas perpendiculares. Hasta 10 condiciones	20.000
82. 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	25.000
83. 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	8.000
84. Resistencia longitudinal. Se calculan las curvas de cargas, esfuerzos cortantes y momentos flectores que actúan sobre el buque en equilibrio, dada la distribución de pesos. Opcionalmente se puede realizar el estudio con ola trocoidal. Por cada situación	10.000
85. Cálculo estático de botadura. Por marea a estudiar.	17.000

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
86. Diagrama de curvas de Bonjean	35.000
87. Diagrama de curvas hidrostáticas	30.000
88. Dibujo de capacidades de compartimientos	10.000
89. Diagrama de curvas de estabilidad con buque intacto o con inundación	10.000
90. Diagrama de curvas de estabilidad durante la inundación	14.000
91. Diagrama de GM mínimo	10.000
92. Diagrama de situaciones de carga	8.000
93. Diagrama de esloras inundables	23.000
94. Diagrama de trimados	11.000
95. Diagrama de angulo límite	10.000
96. Diagrama de resistencia longitudinal	11.000
97. Diagrama de botadura	20.000

TARIFA «B»

Para proyectos de carenas y propulsores

98. 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 = 190.000 pesetas; Tp = 85.000 pesetas.
- Para potencias comprendidas entre 1.000 CV y 10.000 CV:
Tc = 8P + 184.000 ptas.; Tp = 3,5P + 81.500 ptas.
- Para potencias comprendidas entre 10.000 y 20.000 CV:
Tc = 5P + 194.000 ptas.; Tp = 2P + 96.500 ptas.
- Para potencias comprendidas entre 20.000 y 50.000 CV:
Tc = 4P + 214.000 ptas.; Tp = 1,5P + 106.500 ptas.
- Para potencias superiores a 50.000 CV:
Tc = 414.500 ptas.; Tp = 181.500 ptas.

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

- 99. 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.
- 100. 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 98.
- 101. La tarifa para el proyecto hidrodinámico de una tobera o tobera-timón será igual a la tarifa para el proyecto de la hélice correspondiente.
- 102. 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.

XI. Predicciones de potencias

	Pesetas
103. 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	140.000

Normas para la 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:

- 104. 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.
- 105. 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.
- 106. 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.
- 107. 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.
- 108. 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.
- 109. 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:

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

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.

- 110. 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.

Mº DE TRABAJO, SANIDAD Y SEGURIDAD SOCIAL

11096

REAL DECRETO 839/1981, de 8 de mayo, sobre garantías de prestación de servicios públicos asistenciales del Instituto Nacional de Asistencia Social.

La gestión de servicios de asistencia social del Estado, complementarios a los del sistema de la Seguridad Social, se encuentra encomendada al Instituto Nacional de Asistencia Social