

Grados polarimétricos	Pesetas/tonelada	Grados polarimétricos	Pesetas/tonelada
11,5	2.858,56	11,0	2.877,18
11,4	2.822,88	10,9	2.838,46
11,3	2.787,21	10,8	2.599,76
11,2	2.751,54	10,7	2.561,06
11,1	2.715,86	10,6	2.522,35

Las fábricas no estarán obligadas a admitir cañas de riqueza (R) inferior a 10,6 grados polarimétricos, salvo casos de helada; pero, si por cualquier causa las admitiesen, su precio se determinará por la fórmula:

$$\text{Precio} = 413 R - 1.935 \text{ pesetas/tonelada}$$

Los cultivadores podrán solicitar, antes de iniciar sus entregas, que se les liquide con arreglo a la riqueza media ponderada de las mismas.

M^o DE ASUNTOS EXTERIORES

6838

ACUERDO aéreo de 15 de julio de 1976 entre el Gobierno de España y el Gobierno de la República de Costa de Marfil, y anexo, firmado en Madrid.

ACUERDO AEREO ENTRE EL GOBIERNO DE ESPAÑA Y EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE COSTA DE MARFIL

El Gobierno de España y el Gobierno de la República de Costa de Marfil, deseosos de favorecer el desarrollo del transporte aéreo entre España y la República de Costa de Marfil, fomentando en la medida más amplia posible la cooperación internacional en este terreno;

Deseosos de aplicar a estos transportes los principios y las disposiciones de la Convención relativa a Aviación Civil Internacional firmada en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Han convenido lo siguiente:

TITULO I

Generalidades

Artículo 1. Las Partes Contratantes se conceden mutuamente los derechos especificados en el presente Acuerdo con vistas al establecimiento de las relaciones aéreas civiles internacionales enumeradas en el anexo adjunto.

Art. 2. Para la aplicación del presente Acuerdo y su anejo:

1. La palabra «territorio» se entiende tal como está definida en el artículo 2 de la Convención relativa a la Aviación Civil Internacional.

2. La expresión «Autoridad aeronáutica» significa, por lo que se refiere a la República de Costa de Marfil, el Ministerio encargado de los transportes aéreos, y por lo que se refiere a España, el Ministerio del Aire (Subsecretaría de Aviación Civil), o en ambos casos, los Organismos o personas debidamente autorizados para asumir las funciones ejercidas por las mencionadas Autoridades.

3. La expresión «Empresa designada» significa la Empresa de transporte aéreo que las Autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante habrá designado expresamente como el instrumento elegido por ellas para explotar los derechos de tráfico previstos en el presente Acuerdo y que haya sido aceptada por la otra Parte Contratante conforme a las disposiciones de los artículos 10, 11 y 14 citados a continuación.

Art. 3. 1. Las aeronaves utilizadas en el tráfico internacional por la Empresa de transporte aéreo designada de una Parte Contratante, así como los equipos habituales, reservas de carburantes y lubricantes, provisiones de a bordo (comprendidos los productos alimenticios, bebidas y tabaco), estarán, a la entrada en el territorio de la otra Parte Contratante, exentas de todos los derechos de aduanas, gastos de inspección u otros derechos y tasas similares, a condición de que estos equipos y aprovisionamientos permanezcan a bordo de las aeronaves hasta su reexportación.

2. Estarán igualmente exentas de estos mismos derechos y tasas, a excepción de los cánones o tasas derivados de los servicios prestados:

a) Las provisiones de a bordo de toda clase embarcadas en territorio de una Parte Contratante dentro de los límites fijados por las Autoridades de dicha Parte Contratante y embarcadas en las aeronaves dedicadas a un servicio internacional de la Empresa de transporte aéreo designada de la otra Parte Contratante.

b) Las piezas de repuesto importadas en el territorio de una de las Partes Contratantes para el mantenimiento o reparación de las aeronaves empleadas en la navegación internacional de la Empresa de transporte aéreo designada por la otra Parte Contratante.

c) Los carburantes y lubricantes destinados al abastecimiento de las aeronaves explotadas en tráfico internacional por la Empresa designada de transporte aéreo de la otra Parte Contratante, incluso cuando estos aprovisionamientos sean utilizados en la parte de trayecto efectuado sobre el territorio de la Parte Contratante en la que han sido embarcados.

3. Los equipos habituales de a bordo, así como los materiales y aprovisionamientos que se encuentren a bordo de las aeronaves de una Parte Contratante, no podrán ser desembarcados en el territorio de la otra Parte Contratante sin la aprobación de las Autoridades aduaneras de dicho territorio. En tal caso podrán mantenerse bajo vigilancia de las citadas Autoridades hasta que sean reexportadas o sean objeto de una declaración de aduanas.

4. Los pasajeros en tránsito a través del territorio de una de las Partes Contratantes estarán sujetos a un simple control. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduanas y de otras tasas similares.

Art. 4. Los certificados de aeronavegabilidad, los títulos de aptitud y las licencias expedidas o convalidadas por una Parte Contratante y no caducadas serán reconocidas como válidas por la otra Parte Contratante para la explotación de las rutas aéreas especificadas en el anexo adjunto. Cada Parte Contratante se reserva, sin embargo, el derecho de no reconocer como válidos para la navegación sobre su propio territorio, los títulos de aptitud y las licencias expedidas a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.

Art. 5. 1. Las Leyes y Reglamentos de cada Parte Contratante relativos a la entrada y salida de su territorio de las aeronaves dedicadas a la navegación internacional, o relativas a la explotación y a la navegación de las citadas aeronaves durante su permanencia en los límites de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de la Empresa de la otra Parte Contratante.

2. Los pasajeros, equipajes y expedidores de mercancías deberán dar su conformidad, bien personalmente, bien por mediación de un tercero, actuando en su nombre y por su cuenta, a las Leyes y Reglamentos que rigen, sobre el territorio de cada Parte Contratante, la entrada, permanencia y salida de pasajeros, equipajes y mercancías, tales como las que se aplican a la entrada, a las formalidades de salida, a la inmigración, aduanas, y a las medidas derivadas de los reglamentos sanitarios.

Art. 6. 1. Cada Parte Contratante podrá en cualquier momento solicitar una consulta entre las Autoridades competentes de las dos Partes Contratantes para la interpretación, aplicación o modificaciones del presente Acuerdo.

2. Esta consulta comenzará, lo más tarde, dentro de un plazo de sesenta días a partir del día de la recepción de la solicitud.

3. Las modificaciones que se hayan decidido hacer a este Acuerdo entrarán en vigor después de su confirmación mediante canje de notas por vía diplomática.

Art. 7. Cualquier Parte Contratante podrá en cualquier momento notificar a la otra Parte Contratante su deseo de denunciar el presente Acuerdo. Dicha notificación será comunicada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. La denuncia tendrá efecto un año después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte Contratante, a menos que esta notificación no se retire de común acuerdo antes de finalizar este período. Si la Parte Contratante que recibiera tal notificación no acusase recibo de dicha notificación, esta se considerará recibida (15) quince días después de su recepción en la sede de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Art. 8. 1. En caso de surgir una controversia relativa a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo que no se pueda solucionar de acuerdo con las disposiciones del artículo 6, ya sea entre las Autoridades aeronáuticas o entre los Gobiernos de las Partes Contratantes, aquella será sometida a solicitud de una de las Partes Contratantes a un Tribunal arbitral.

2. Este Tribunal se compondrá de tres miembros. Cada uno de los dos Gobiernos designará un árbitro; estos dos árbitros se pondrán de acuerdo sobre la designación de un nacional de un tercer Estado como Presidente.

Si en un plazo de dos meses desde la fecha en que uno de los dos Gobiernos propuso el arbitraje de la controversia los dos árbitros no han sido designados, o si, en el transcurso del mes siguiente los árbitros no se han puesto de acuerdo sobre la designación de un Presidente, cada Parte Contratante podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que proceda a las designaciones necesarias.

3. El Tribunal arbitral decidirá si no consigue resolver la controversia de una forma amistosa, por mayoría de votos. Si las Partes Contratantes no acuerdan lo contrario, establecerá él mismo sus reglas y determinará su sede.

4. Las Partes Contratantes se comprometen a aceptar las medidas provisionales que se pudiesen establecer durante el proceso, así como la decisión arbitral; esta última será en cualquier caso considerada como definitiva.

5. Si una de las Partes Contratantes no acepta las decisiones de los árbitros, la otra Parte Contratante podrá, durante todo el tiempo que dure esta situación, limitar, suspender o revocar los derechos o privilegios que había concedido en virtud del presente Acuerdo a la otra Parte Contratante.

6. Cada Parte Contratante sufragará los gastos de su propio árbitro, así como la mitad de la remuneración del Presidente designado.

TITULO II

Servicios convenidos

Art. 9. El Gobierno de la República de Costa de Marfil concede al Gobierno de España, y reciprocamente el Gobierno de España concede al Gobierno de la República de Costa de Marfil, el derecho de explotación por la Empresa aérea designada por cada uno de ellos, de los servicios aéreos especificados en el cuadro de rutas que figura en el anexo al presente Acuerdo. Dichos servicios serán designados en adelante con la expresión «servicios convenidos».

Art. 10. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de designar por escrito a la otra Parte Contratante una Empresa de transporte aéreo para la explotación de los servicios convenidos en las rutas especificadas.

Desde la recepción de esta designación, la otra Parte Contratante deberá, con arreglo a las disposiciones del párrafo 3 del presente artículo y de las del artículo 11 del presente Acuerdo, conceder sin demora a la Empresa de transporte aéreo designada las autorizaciones de explotación apropiadas.

Las Autoridades aeronáuticas de una de las Partes Contratantes podrán exigir que la Empresa de transporte aéreo designada por la otra Parte Contratante demuestre que está en condiciones de satisfacer las condiciones prescritas en el terreno de la explotación de los servicios aéreos internacionales por las Leyes y Reglamentos habitual y razonablemente aplicados por dichas Autoridades, conforme a las disposiciones del Convenio de Aviación Civil Internacional.

Cuando una Empresa de transporte aéreo haya sido de este modo designada y autorizada, podrá comenzar en cualquier momento la explotación de cualquiera de los servicios convenidos, siempre que esté en vigor una tarifa establecida conforme con las disposiciones del artículo 19 del presente Acuerdo, en lo que se refiere a este servicio.

Art. 11. 1. Cada Parte Contratante tendrá derecho de no conceder las autorizaciones de explotación previstas en el párrafo 2 del artículo 10 cuando dicha Parte Contratante no esté convencida de que una parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de esta Empresa se hallen en manos de la Parte Contratante que ha designado la Empresa o a los nacionales de ésta.

2. Cada Parte Contratante tendrá derecho a revocar una autorización de explotación o de suspender el ejercicio por la Empresa de transporte aéreo designada por la otra Parte Contratante de los derechos especificados en el artículo 9 del presente Acuerdo cuando:

- No esté convencida de que una parte sustancial de la propiedad y el control efectivo de esta Empresa se hallen en manos de la Parte Contratante que ha designado a la Empresa o a los nacionales de éste, o que
- esta Empresa no cumpla las Leyes y Reglamentos de la Parte Contratante que ha concedido estos derechos, o que
- esta Empresa no opere de acuerdo con las condiciones prescritas en el presente Acuerdo.

3. A menos que la revocación o la suspensión no sea necesaria para evitar nuevas infracciones de las citadas Leyes y Reglamentos, no se podrá ejercer tal derecho más que después de la consulta, prevista en el artículo 6, con la otra Parte Contratante. En caso de que esta consulta fracase, se recurrirá al arbitraje conforme al artículo 8.

Art. 12. La Empresa aérea designada por el Gobierno de la República de Costa de Marfil conforme al presente Acuerdo se beneficiará en el territorio español del derecho de desembarcar y embarcar en tráfico internacional pasajeros, correo y mercancías en las escalas y en las rutas de Costa de Marfil enumeradas en el anexo adjunto.

La Empresa aérea designada por el Gobierno de España conforme al presente Acuerdo se beneficiará en el territorio de Costa de Marfil del derecho de embarcar y desembarcar en tráfico internacional pasajeros, correo y mercancías en las escalas y en las rutas españolas enumeradas en el anexo adjunto.

Ninguna estipulación del presente Acuerdo podrá ser interpretada en el sentido de que se confiere a las Empresas aéreas designadas por una Parte Contratante derechos de cabotaje dentro del territorio de la otra Parte Contratante.

Art. 13. 1. Cada Parte Contratante se compromete a asegurar a la otra Parte Contratante la libre transferencia, al cambio oficial de los excedentes, de ingresos sobre los gastos obtenidos en su territorio como resultado del transporte de pasajeros, equipajes, envíos por correo y mercancías realizados por la Empresa designada de la otra Parte Contratante.

En la medida en que el servicio de pagos entre las Partes Contratantes esté regulado por un acuerdo especial, éste será aplicable.

2. Los beneficios obtenidos por la Empresa de una Parte Contratante estarán exentos de impuestos en lo relativo a la

explotación en servicio internacional de las aeronaves, excepto en el Estado contratante en que la Compañía aérea posea su domicilio social.

Art. 14. En aplicación de los artículos 77 y 79 del Convenio de Aviación Civil Internacional que contemplan la creación por dos o más Estados de organizaciones de explotación en común o de Organismos internacionales de explotación.

El Gobierno de España acepta que el Gobierno de Costa de Marfil, conforme a los artículos 4 y 2 del documento anejo al Tratado relativo a los transportes aéreos de África firmado por Costa de Marfil en Yaoundé el 28 de marzo de 1961, se reserva el derecho de designar a la Sociedad «Air Afrique» como instrumento elegido por la República de Costa de Marfil para la explotación de los servicios convenidos.

Art. 15. 1. La explotación de los servicios convenidos entre el territorio de Costa de Marfil y el territorio español o viceversa, servicios explotados en las rutas que figuran en el cuadro anexo al presente Acuerdo, constituye para los dos países un derecho fundamental primordial.

2. Las dos Partes Contratantes están de acuerdo en hacer cumplir el principio de igualdad y reciprocidad en todos los terrenos relativos al ejercicio de los derechos resultantes del presente Acuerdo.

A las Empresas designadas por las dos Partes Contratantes se les garantizará un tratamiento justo y equitativo, debiendo beneficiarse de posibilidades y de derechos iguales y respetar el principio de un reparto equitativo o equivalente de la capacidad a ofrecer para la explotación de los servicios convenidos.

3. Las Empresas designadas deberán tomar en consideración en los recorridos comunes sus intereses mutuos con el fin de no afectar indebidamente sus respectivos servicios.

Art. 16. 1. Sobre cada una de las rutas que figuran en el anexo al presente Acuerdo, los servicios convenidos tendrán por principal objetivo la puesta en marcha, con un coeficiente de utilización razonable, de una capacidad adaptada a las necesidades normales y razonablemente previsibles del tráfico aéreo internacional procedente de o con destino al territorio de la Parte Contratante que haya designado la Empresa que explote los servicios citados.

2. La o las Empresas designadas por una de las Partes Contratantes podrá atender, dentro del límite de la capacidad global prevista en el primer párrafo del presente artículo, a las necesidades del tráfico entre los territorios de terceros Estados situados en las rutas convenidas y el territorio de la otra Parte Contratante, teniendo en cuenta los servicios locales y regionales.

3. Para responder a las exigencias de un tráfico imprevisto o momentáneo sobre dichas rutas, las Empresas aéreas designadas deberán tomar de común acuerdo las medidas apropiadas para atender este aumento temporal de tráfico. Rendirán cuenta inmediatamente a las Autoridades aeronáuticas de sus respectivos países, que podrán consultarse si lo juzgan necesario.

4. En caso de que la Empresa designada por una Parte Contratante no utilice sobre una o varias rutas una parte o la totalidad de la capacidad de transporte que pueda ofrecer, teniendo en cuenta sus derechos, transferirá a la Empresa designada por la otra Parte Contratante durante un tiempo determinado la totalidad o parte de la capacidad del transporte en cuestión.

La Empresa designada que haya transferido todos o parte de sus derechos podrá recuperarlos al final del citado periodo.

Art. 17. 1. Las Empresas aéreas designadas indicarán a las Autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes, lo más tarde treinta (30) días antes de la entrada en vigor de los servicios convenidos, la naturaleza del transporte, los tipos de aeronaves utilizados y los horarios programados. Se aplicará la misma regla a cambios ulteriores.

2. Las Autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante facilitarán, a petición de las Autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, todos los datos estadísticos regulares u otros de la Empresa designada que puedan ser razonablemente exigidos para controlar la capacidad de transporte ofrecido por la Empresa designada de la primera Parte Contratante. Estas estadísticas contendrán todos los datos necesarios para determinar el volumen, así como el origen y el destino del tráfico.

Art. 18. Las dos Partes Contratantes acuerdan consultarse cada vez que sea necesario con el fin de coordinar sus servicios respectivos.

Art. 19. 1. La fijación de las tarifas a aplicar sobre los servicios convenidos que operen las rutas de Costa de Marfil y España y que figuren en el presente Acuerdo serán establecidas en la medida de lo posible por acuerdo entre las Empresas designadas.

Estas Empresas procederán:

a) Ya por entendimiento directo, después de consulta, si hubiera lugar con las Empresas de transporte aéreo de terceros países que exploten todos o parte de los mismos recorridos.

b) Ya por aplicación de las resoluciones que hayan podido adoptarse por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

2. Las tarifas fijadas de esta forma deberán ser sometidas a la aprobación de las Autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante como mínimo treinta (30) días antes de la fecha prevista para su entrada en vigor; este plazo podrá ser reducido en casos especiales previo acuerdo de estas Autoridades.

3. Si las Empresas de transporte aéreo designadas no llegan a convenir la fijación de una tarifa conforme a las disposiciones del párrafo 1 anterior, o si una de las Partes Contratantes manifiesta su disconformidad sobre la tarifa que le haya sido sometida conforme a las disposiciones del párrafo 2 precedente, las Autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes se esforzarán en llegar a un acuerdo satisfactorio.

En último término, se recurrirá al arbitraje previsto en el artículo 8 del presente Acuerdo.

Mientras la sentencia arbitral no haya sido pronunciada, la Parte Contratante que haya manifestado su disconformidad tendrá el derecho de exigir a la otra Parte Contratante el mantenimiento de las tarifas anteriormente en vigor.

Art. 20. Cada una de las Partes Contratantes notificará a la otra el cumplimiento de los procedimientos constitucionales requeridos para la entrada en vigor del presente Acuerdo y su anexo, que entrará en vigor en la fecha de la última notificación. Sin embargo, las Partes Contratantes están de acuerdo en aplicar la disposición del presente Acuerdo y su anexo desde la fecha de su firma.

Art. 21. El presente Acuerdo y su anexo se comunicarán a la Organización de Aviación Civil Internacional para el correspondiente registro en dicho Organismo.

Hecho en dos ejemplares, en idiomas español y francés, siendo ambos textos igualmente auténticos.

Madrid, 15 de julio de 1978.

Por el Gobierno de España,
Marcelino Oreja Aguirre,
Ministro de Asuntos Exteriores

Por el Gobierno de Costa
de Marfil,
Appagny Tanoe,
Embajador de Costa de Marfil
en París

ANEXO

Al Acuerdo de los Servicios Aéreos entre Costa de Marfil y España

El cuadro de rutas al que hacen referencia los artículos 9 y 12 ha sido convenido como sigue:

A) Rutas de Costa de Marfil.

1. Punto en Costa de Marfil-Bamako-Casablanca-Madrid-París-Londres-Francfort, y viceversa.

2. Punto en Costa de Marfil, un punto intermedio-Las Palmas-Casablanca-París-Londres-Francfort, y viceversa.

B) Rutas españolas.

1. Punto en España-Freetown-Monrovia-Abidjan-Lagos-Douala-Libreville (1), y otro punto al Sur del paralelo de Libreville en el continente africano, y viceversa.

2. Punto en España-Dakar (1)-Freetown-o Monrovia-Abidjan-Lagos-Douala-Libreville (1), y otro punto al Sur del paralelo de Libreville en el continente africano, y viceversa.

Madrid, 15 de julio de 1978.

El presente Acuerdo entró en vigor el 18 de junio de 1979, fecha de la última de las notas cursadas entre las Partes, de conformidad con lo establecido en el artículo 20 del mismo. Las fechas de las notas verbales española y marfileña son de 22 de febrero de 1979 y 18 de junio de 1979, respectivamente.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 10 de marzo de 1981.—El Secretario general Técnico, José Cuenca Anaya.

(1) Sin derechos de tráfico entre Dakar y Abidjan y entre Abidjan y Libreville.

M^o DE TRABAJO, SANIDAD Y SEGURIDAD SOCIAL

6839

RESOLUCION de 9 de marzo de 1981, de la Secretaría de Estado para la Seguridad Social, por la que se dictan normas para la liquidación de facturas que produzcan los Centros Sanitarios del Instituto Nacional de la Salud y deban abonarse por las Mutuas Patronales de Accidentes de Trabajo.

Ilustrísimos señores:

Las Mutuas Patronales, configuradas en el vigente ordenamiento jurídico como Entidades colaboradoras de la Seguridad

Social en la gestión en materia de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, responden de la cobertura de tales riesgos al colectivo laboral encuadrado en las mismas. Por diversas causas, la asistencia sanitaria demandada por accidentes de trabajo se presta ocasionalmente en Instituciones sanitarias propias del Instituto Nacional de la Salud, con cargo a la Entidad colaboradora responsable de esta contingencia.

Razones de celeridad y eficacia en el cobro de las facturas por asistencia sanitaria prestada en Instituciones propias del Instituto Nacional de la Salud, con cargo a las Mutuas Patronales, aconsejan instrumentar el adecuado procedimiento para la liquidación de los gastos ocasionados con motivo de la aludida prestación sanitaria.

En su virtud, teniendo en cuenta las facultades de dirección, vigilancia y tutela otorgadas al Ministerio de Trabajo, Sanidad y Seguridad Social por la legislación vigente sobre tales Entidades Gestoras y Colaboradoras, esta Secretaría de Estado para la Seguridad Social ha resuelto:

1.º La liquidación de facturas que produzcan los Centros sanitarios del Instituto Nacional de la Salud se hará por compensación, deduciendo la cuantía de aquéllas del importe de las cuotas que deban abonarse a las respectivas Mutuas Patronales de Accidentes de Trabajo.

2.º Corresponde a la Tesorería General de la Seguridad Social realizar la liquidación por compensación a que se refiere el punto anterior. A estos efectos, no será precisa la previa aceptación o conformidad de la Entidad a cuyo cargo se expida la facturación, sin perjuicio de que por no reunir el beneficiario los requisitos necesarios para la prestación sanitaria la Mutua Patronal recabe las cantidades compensadas.

3.º La facturación cursada por los Centros Sanitarios se ajustará a las tarifas vigentes en cada caso y será tramitada según las normas que establezca el Instituto Nacional de la Salud.

4.º Por la Dirección General del INSALUD se dictarán las instrucciones precisas para aplicación y desarrollo de esta Resolución, que entrará en vigor a partir de su publicación.

Lo que comunico a VV. II.

Dios guarde a VV. II.

Madrid, 9 de marzo de 1981.—El Secretario de Estado para la Seguridad Social, José Barea Tejeiro.

Ilmos. Sres. Directores generales de Régimen Económico de la Seguridad Social, de la Tesorería General de la Seguridad Social, del Instituto Nacional de la Salud, Interventor general de la Seguridad Social.

M^o DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES

6840

ORDEN de 17 de marzo de 1981 por la que se modifican los anexos 1 y 2 del Decreto 1875/1972, de 28 de junio, sobre las tarifas de Eurocontrol.

Ilustrísimos señores:

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo tercero del Acuerdo suscrito el 17 de diciembre de 1971 entre el Gobierno español y la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL), en cumplimiento de lo preceptuado por el artículo 13 del Decreto 1875/1972, de 28 de junio, y en uso de las facultades que el mismo me confiere, previo informe y conformidad del Ministerio de Hacienda, dispongo:

Artículo 1.º Se aprueban las tarifas, fórmulas y precios unitarios que se especifican en los anexos 1 y 2 de la presente Orden ministerial que sustituyen a los anexos 1 y 2 del Decreto 1875/1972, de 28 de junio.

Art. 2.º Lo preceptuado en los anexos 1 y 2 de la presente Orden ministerial entrará en vigor el 1 de abril de 1981.

Lo que comunico a VV. II.

Dios guarde a VV. II.

Madrid, 17 de marzo de 1981.

ALVAREZ ALVAREZ

Ilmos. Sres. Subsecretarios del Departamento y de Aviación Civil.