

grantes, a los Colegios de Abogados, a los sindicatos y a las organizaciones no gubernamentales de los cambios que sobre la aplicación de la normativa anterior supone la aprobación de esta Ley Orgánica.

Disposición final octava. *Habilitación de créditos.*

El Gobierno dictará las disposiciones necesarias para hacer frente a los gastos originados por la aplicación y desarrollo de la presente Ley.

Disposición final novena. *Entrada en vigor.*

Esta Ley Orgánica entrará en vigor a los veinte días de su completa publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Por tanto,

Mando a todos los españoles, particulares y autoridades, que guarden y hagan guardar esta Ley Orgánica.

Madrid, 11 de enero de 2000.

JUAN CARLOS R.

El Presidente del Gobierno,  
JOSÉ MARÍA AZNAR LÓPEZ

## MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

**545** *APLICACIÓN provisional del Acuerdo entre España y el Fondo Internacional de Indemnización de daños causados por la Contaminación de Hidrocarburos, hecho en Londres el 9 de junio de 1999.*

### ACUERDO ENTRE ESPAÑA Y EL FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS CAUSADOS POR LA CONTAMINACIÓN DE HIDROCARBUROS (EL FONDO)

Londres, 9 de junio de 1999.

España, representada por el excelentísimo señor Embajador de España en Londres, señor don Santiago de Mora-Figueroa, Marqués de Tamarón, y

El Fondo Internacional de Indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (el Fondo), representado por el Director del Fondo señor don Måns Jacobsson,

Acuerdan:

Cláusula primera.

Que España se compromete a no invocar prescripción en el supuesto que los órganos del Fondo decidieran iniciar acciones judiciales contra España para recobrar el 50 por 100 de las cantidades pagadas y a pagar por el Fondo en compensación como resultado del siniestro del buque «Aegean Sea», siempre que dichas acciones judiciales se inicien antes del 12 de junio de 2000. Este acuerdo no supone el reconocimiento, por parte de España, de la existencia y/o vigencia de ningún derecho del Fondo contra España, ni tampoco conlleva el reconocimiento de obligación o deuda alguna por parte

de España en relación a las compensaciones que deberán abonar, en todo caso, el propietario del «Aegean Sea», el club asegurador y el Fondo, en los términos que se acuerden judicial o extrajudicialmente, hasta sus respectivos límites de compensación.

Cláusula segunda.

Que el Fondo se compromete a no iniciar acciones judiciales contra España antes del 12 de mayo de 2000 y reconoce su voluntad de mantener negociaciones bilaterales con España a la luz de los informes jurídicos intercambiados por ambas partes antes de solicitar un pronunciamiento definitivo a los órganos del Fondo en esta materia. Este acuerdo no conlleva la aceptación por parte del Fondo que las acciones de recobro del Fondo contra España sobre la base de la sentencia de la Audiencia de A Coruña de 18 de junio de 1997 estén sujetas a un plazo de prescripción de un año, a contar desde la fecha de dicha sentencia. Este acuerdo no supone tampoco una renuncia al derecho del Fondo de invocar que en virtud de dicha sentencia España es responsable por un 50 por 100 de los daños originados por el siniestro del «Aegean Sea».

Por parte de España,

Por parte del Fondo Internacional  
de Indemnización de daños  
debidos a la contaminación  
por hidrocarburos,

*Santiago de Mora-Figueroa,*

*Måns Jacobsson*

Marqués de Tamarón

Este documento ha sido otorgado, por duplicado, en el lugar y fecha indicados en el encabezamiento.

Måns Jacobsson  
Director  
IOPC Fund  
4, Albert Embankment  
London SE1 7SR

Londres, 9 de junio de 1999

En relación con el Acuerdo suscrito entre España y el Fondo en el día de hoy tengo el honor de informarle lo siguiente:

España reconoce que este Acuerdo se aplicará provisionalmente desde el día de la firma pero su entrada en vigor se producirá cuando España informe al Fondo, a través de su Embajador en Londres, que se han cumplido todos los trámites requeridos por el Derecho español para la conclusión del Acuerdo y el Fondo se compromete a acusar recibo de la información.

La aplicación provisional de este Acuerdo terminará si España, a través del señor Embajador de España en Londres, no notifica al Fondo antes del 12 de mayo de 2000 el cumplimiento total de los mencionados trámites, o si antes de esa fecha España notifica al Fondo, a través de su Embajador en Londres, que los mencionados trámites no serán cumplidos. En tales casos, España se compromete a no invocar prescripción si el Fondo, durante el plazo de treinta días a contar desde el 12 de mayo de 2000 o, en su caso, desde la fecha en que el Fondo reciba esta notificación, inicia las acciones judiciales contra España a que se refiere el Acuerdo suscrito entre ambas partes.

España quiere manifestar, asimismo, que el contenido de esta carta deberá entenderse como un instrumento

formulado por ambas partes estableciendo la única interpretación posible del Acuerdo.

Atentamente,

El Embajador de España,

*Santiago de Mora-Figueroa,*  
Marqués de Tamarón

Excmo. Sr. Embajador de España en Londres  
Don Santiago de Mora-Figueroa  
Marqués de Tamarón  
Spanish Embassy  
24 Belgrave Square  
London SW1X 8QA

Londres, 9 de junio de 1999.

Excelentísimo señor:

En relación con el Acuerdo suscrito entre España y el Fondo y su carta del día de hoy tengo el honor de informarle que el Fondo está de acuerdo con el contenido de su carta, que deberá entenderse como un instrumento formulado por ambas partes estableciendo la única interpretación posible del Acuerdo.

Aprovecho la oportunidad para expresar a Vuestra Excelencia el testimonio de mi consideración más distinguida.

El presente Acuerdo se aplica provisionalmente desde el 9 de junio de 1999, fecha de su firma, según se establece en los instrumentos que lo constituyen.

Lo que se hace público para conocimiento general. Madrid, 17 de diciembre de 1999.—El Secretario general técnico, Julio Núñez Montesinos.

## MINISTERIO DE FOMENTO

**546** *ORDEN de 30 de diciembre de 1999 por la que se establecen tarifas de referencia para los servicios de transporte público de mercancías por carretera.*

El Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, y modificado en la materia por el Real Decreto 1136/1997, de 11 de julio, establece en su artículo 28.5 que los transportes públicos de mercancías no estarán sometidos a tarifas obligatorias, si bien, el propio artículo 28 señala con carácter general, en su número 8, que el Ministro de Fomento podrá señalar tarifas de referencia para los distintos modos y clases de transportes terrestres.

En ejecución de la referida previsión reglamentaria, la Orden de 23 de diciembre de 1997 vino, efectivamente, a establecer unas tarifas de referencia para los servicios de transporte público de mercancías por carretera. No obstante, las variaciones sufridas desde la aprobación de tales tarifas por las distintas partidas que componen la estructura de costes de los mencionados servicios aconsejan revisarlas ahora para acomodarlas a aquéllas.

Los análisis realizados al efecto, en los que se ha tenido en cuenta la evolución de los costes de los

servicios de transporte público de mercancías por carretera desde el 30 de septiembre de 1997, fecha tomada como referencia para la fijación de las tarifas hasta ahora vigentes, hasta la misma fecha de 1999, arrojan como resultado que los mismos han experimentado un apreciable incremento, por lo que resulta necesario trasladar los efectos de éste a la fórmula establecida para la determinación de la tarifa de referencia para tales servicios en la Orden de 23 de diciembre de 1997.

En su virtud, en ejecución de lo dispuesto en el artículo 28 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, y previo informe del Comité Nacional del Transporte por Carretera y del Consejo Nacional de Transportes Terrestres, en el cual se encuentran representadas, junto a otras entidades, las asociaciones representativas de las empresas cargadoras, dispongo:

### Artículo 1. *Ámbito de aplicación.*

Los costes y tarifas regulados en esta Orden están referidos al transporte realizado, en régimen de carga completa, con vehículos de más de 20 toneladas de peso máximo autorizado, provistos de autorización de transporte público de mercancías cuyo ámbito habilite, al menos, para la realización de recorridos en carga superiores a 200 kilómetros.

Los precios resultantes de la aplicación de los criterios establecidos en esta Orden, calculados sobre la estimación del coste medio de una explotación empresarial tipo, tienen el carácter de tarifa de referencia, pudiendo las partes contratantes acordar, en cada caso, un precio igual u otro superior o inferior, en función de las características específicas del transporte concreto que contraten.

### Artículo 2. *Coste medio de los servicios.*

1. El coste medio de la realización de cada servicio de transporte por un vehículo que cumpla los requisitos establecidos en el artículo anterior se obtendrá mediante la aplicación de la siguiente fórmula:

$$\text{En pesetas: } C = 99,3 (103,22 + D) \times (1 + G/100) + p$$

$$\text{En euros: } C' = 0,5968 (103,22 + D) \times (1 + G/100) + p'$$

siendo:

C = coste total de la prestación del servicio en pesetas;

C' = coste total de la prestación del servicio en euros;

D = distancia en kilómetros del recorrido;

G = coeficiente de ponderación de la parte alícuota de los gastos de comercialización y otros de carácter general que el transportista soporte;

p = coste de los peajes en pesetas;

p' = coste de los peajes en euros.

El valor atribuible a G estará comprendido entre 5 y 15.

El coste total así obtenido podrá verse modificado en un porcentaje de más o menos un 5 por 100, en función de la esperanza de obtener una carga de retorno desde la plaza de destino del transporte.

Asimismo, el coste total obtenido por aplicación de las anteriores reglas podrá incrementarse hasta un 3 por 100, en función de las dificultades que presente el tránsito por las infraestructuras que hayan de utilizarse para la realización del transporte.

2. No obstante, deberá tenerse en cuenta que, como regla general, los costes derivados de la explotación de vehículos especialmente acondicionados para el transporte de determinadas clases de mercancías específicas serán superiores a los que resultarían de la aplicación de lo que se establece en el número anterior.