

arancelarias 47.01-A-3-a-2-b y 47.01-A-3-b-1, será de 30.750 toneladas, de las que 24.000 se importarán con cargo a la partida 47.01-A-3-a-2-b y las 6.750 restantes con cargo a la partida 47.01-A-3-b-1.

Segundo.—La cuantía máxima a importar en el año 1979, con cargo al contingente arancelario libre de derechos de papel prensa será de 85.000 toneladas, de las que 60.000 se importarán con cargo a la partida 48.01-A-1 y las 25.000 restantes con cargo a la partida 48.01-A-2.

Tercero.—El excepcional régimen arancelario a que se alude en los apartados anteriores no supone alteración de la columna única de derechos de normal aplicación del Arancel de Aduanas, la cual queda subsistente.

Cuarto.—Las expediciones de pastas químicas y de papel prensa, de las partidas arancelarias citadas, que se importen en el año 1979 con licencias expedidas con cargo a los contingentes libres de derechos correspondientes al año anterior, se admitirán con libertad de derechos, debiendo deducirse por la Dirección General de Política Arancelaria e Importación de la cuantía máxima establecida para los contingentes del año 1979. A este fin, la Dirección General de Aduanas comunicará a la de Política Arancelaria e Importación los despachos aduaneros que se realicen en las condiciones señaladas en este apartado.

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y efectos oportunos.

Dios guarde a VV. II. muchos años.
Madrid, 1 de febrero de 1979.

GARCIA DIEZ

Ilmos. Sres. Directores generales de Política Arancelaria e Importación y de Aduanas.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

4869

ORDEN de 10 de febrero de 1979 por la que se modifican los anexos 1 y 2 del Decreto 1675/1972, de 28 de junio, sobre las Tarifas de Eurocontrol.

Ilustrísimos señores:

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 3.º 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 1675/1972, de 28 de junio, y en uso de las facultades que el mismo me confiere, previo informe y de conformidad del Ministerio de Hacienda y del Consejo de Economía Nacional, 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 1675/1972, 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 1979.

Lo que comunico a VV. II.

Dios guarde a VV. II.

Madrid, 10 de febrero de 1979.—P. D., el Subsecretario de Transportes y Comunicaciones, Alejandro Rebollo Alvarez-Amandi.

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

ANEXO 1

Tarifas a aplicar por el uso de la red de ayudas a la navegación aérea

Primero.—La tarifa que ha de regir se ha calculado siguiendo la fórmula $r = t \times N$.

Donde r es la tarifa; t, el precio unitario español de tarifa, y N, el número de unidades de servicio correspondientes a cada

vuelo efectuado en el espacio aéreo definido en el artículo tercero del Decreto.

Segundo.—El número de unidades de servicio se obtiene por aplicación de la fórmula $N = d \times p$.

En la que d es el coeficiente distancia del vuelo efectuado en el espacio aéreo descrito en el artículo tercero del Decreto, y p, el coeficiente peso de la nave interesada.

Tercero.—1.º Con la excepción de lo dispuesto en el párrafo tercero del presente apartado, el coeficiente distancia es igual al cociente por 100 del número que mide la distancia ortodrómica, expresada en kilómetros entre:

a) El aeródromo de salida situado en el interior del espacio aéreo descrito en el artículo tercero del Decreto o en el punto de entrada en este espacio; y

b) El aeródromo de destino situado en el interior del espacio aéreo o el punto de salida de este espacio.

2.º Estos puntos son de paso por las rectas aéreas de los límites laterales de dicho espacio aéreo, tal como figuran en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) RAC 3-1 y 3-2; se fija teniendo en cuenta la ruta más generalmente utilizada entre dos aeródromos o, a falta de poder determinar ésta, la ruta más corta.

Las rutas más generalmente utilizadas, en el sentido del párrafo anterior, se revisarán anualmente, antes del 1 de noviembre, para tomar en cuenta las modificaciones que eventualmente aparezcan en la estructura de las rutas o en las de tráfico.

3.º La distancia citada en el primer párrafo se disminuye en un tramo proporcional a 20 kilómetros para todo despegue o aterrizaje efectuado en el espacio aéreo descrito en el artículo tercero del Decreto.

4.º Para el cálculo de la tarifa, el coeficiente distancia estará expresado con un número de dos decimales.

5.º Para los vuelos excluidos del campo de aplicación del apartado quinto, y en virtud del párrafo cuarto del referido apartado, el punto de entrada o de salida del susodicho espacio aéreo sobre el océano Atlántico será el punto real por el que cada aeronave atraviesa los límites laterales de este espacio aéreo.

Cuarto.—1.º El coeficiente peso es igual a la raíz cuadrada del coeficiente por 50 del número correspondiente al peso máximo certificado al despegue de la aeronave, expresado en toneladas métricas, tal como figura en el certificado de navegabilidad o en el manual de vuelo o en cualquier otro documento oficial equivalente; es decir:

$$p = \sqrt{\frac{\text{Peso máximo admisible al despegue}}{50}}$$

2.º Para un explotador que ha declarado a los Organismos responsables de las operaciones de cobertura de las tarifas que la flota de que dispone está comprendida en varias aeronaves correspondientes a versiones diferentes de un mismo tipo, el coeficiente peso para cada aeronave de ese tipo se determinará sobre la base de la media de los pesos máximos admisibles al despegue de todas las aeronaves de ese tipo. El cálculo de este coeficiente por tipo de aeronave de cada explotador se efectuará al menos cada año.

3.º En ausencia de tal declaración, el coeficiente peso de cada aeronave de un mismo tipo utilizada por este explotador será establecida sobre la base del peso máximo admisible al despegue de la versión más pesada de este tipo.

4.º Para el cálculo de la tarifa, el coeficiente peso estará expresado por un número de dos decimales.

5.º Los precios unitarios dentro del espacio aéreo español son los siguientes:

| | Dólares USA |
|-------------------------|----------------|
| FIR/UIR Barcelona | 17,3350 |
| FIR/UIR Canarias | 22,8175 |
| FIR/UIR Madrid | 17,3350 |

Quinto.—1.º Las disposiciones que figuran en los apartados precedentes de este anexo no son de aplicación a los vuelos efectuados por aeronaves para las cuales el aeródromo de partida o de primer destino está situado en las zonas mencionadas en la columna 1 del anexo 2 y que penetren en los espacios

aéreos de los Estados participantes en el sistema Eurocontrol de percepción de precios por utilización en rutas de instalaciones y servicios de ayudas a la navegación. Para estos vuelos se fijarán los precios teniendo en cuenta las distancias reales ponderadas en base a las estadísticas establecidas por la Organización Eurocontrol, partiendo de los datos de tráfico facilitados por los Centros de Control responsables de los Servicios de la Navegación Aérea de Rutas sobre el Atlántico Norte.

2.º Los precios correspondientes para una aeronave cuyo coeficiente de peso es igual a la unidad (50 toneladas métricas) figurarán en el anexo 2.

3.º En los casos en que los vuelos descritos en el párrafo anterior se efectúen por aeronaves militares que se beneficien de una exoneración del precio por el sobrevuelo del territorio nacional de uno o varios de los Estados participantes en el sistema Eurocontrol, en el sentido del apartado sexto del presente anexo, las distancias ponderadas a partir de las cuales se han fijado los precios que figuran en el anexo 2 se disminuirán en las distancias ponderadas correspondientes al sobrevuelo de dichos Estados.

4.º Las disposiciones contenidas en los párrafos precedentes no se aplicarán a los vuelos descritos en el párrafo primero si el aeródromo de origen o de primer destino no figura en la columna segunda del anexo 2.

Sexto.—Se considerarán exoneradas del precio por utilización en ruta de instalaciones y servicios de ayuda a la navegación los vuelos a que hace referencia el apartado anterior, y a los cuales se les haya aplicado un precio idéntico de conformidad con la reglamentación de un Estado participante en el sistema de Eurocontrol de percepción de precios de tarifa.

Séptimo.—Las presentes tarifas no son de aplicación a los vuelos de las siguientes categorías:

a) Vuelos efectuados por aeronaves civiles cuyo peso máximo admisible al despegue indicado en el certificado de navegación oficial equivalente, sea inferior a dos toneladas métricas.

b) Vuelos efectuados en su totalidad según las reglas de vuelo visual entre el aeródromo de salida y el de primer destino.

c) Vuelos que terminan en el aeródromo de salida de la aeronave en el curso de los cuales no se haya efectuado ningún aterrizaje.

d) Vuelos de búsqueda y salvamento.

e) Vuelos de ensayo o de control de las ayudas a la navegación.

f) Vuelos de ensayo de las aeronaves y vuelos que sirvan únicamente para la instrucción y entrenamiento del personal volante.

g) Vuelos efectuados por aeronaves civiles propiedad del Estado, a condición de que no se realicen con fines comerciales.

h) Vuelos de las aeronaves militares de aquellos países con los que exista trato de reciprocidad.

ANEXO 2

(En vigor 1 de abril de 1979)

Tarifas transatlánticas aplicables a las aeronaves cuyo coeficiente de peso es igual a la unidad (50 toneladas métricas)

| Aeródromo de salida (o primer destino) situado | Aeródromo de primer destino (o de salida) | Precio de la tarifa en dólares USA |
|--|---|------------------------------------|
| Zona I | | |
| Entre 14° W y 110° W y al Norte de 55° N. | Kobenhavn | 144,43 |
| Zona II | | |
| Al Oeste de 110° W y al Norte de 55° N. | Amsterdam | 386,55 |
| | Bruxelles | 427,01 |
| | Fraukfurt/Main | 326,15 |
| | Hamburg | 58,48 |
| | London | 438,27 |
| | Paris | 486,34 |

| Aeródromo de salida (o primer destino) situado | Aeródromo de primer destino (o de salida) | Precio de la tarifa en dólares USA |
|--|---|------------------------------------|
| Zona III | | |
| Entre 30° W y 110° W y 28° N y 55° N. | Amman | 396,85 |
| | Amsterdam | 364,11 |
| | Athinai | 411,74 |
| | Bahrain | 572,32 |
| | Beograd | 753,66 |
| | Berlín-Schönefeld | 355,29 |
| | Bruxelles | 368,15 |
| | Casablanca | 37,31 |
| | Dublín | 61,18 |
| | Düsseldorf | 455,35 |
| | Frankfurt/Main | 536,27 |
| | Genève | 296,54 |
| | Glasgow | 131,38 |
| | Hamburg | 480,63 |
| | Kobenhavn | 319,09 |
| | Köln-Bonn | 469,25 |
| | Lahr | 378,80 |
| | Lisboa | 55,70 |
| | London | 231,57 |
| | Ljubljana | 676,41 |
| | Madrid | 139,31 |
| | Málaga | 139,61 |
| | Manchester | 174,76 |
| | Milano | 321,31 |
| | Moskva | 292,68 |
| | München | 531,80 |
| | Nice | 329,80 |
| | Palma de Mallorca | 240,42 |
| | Paris | 280,73 |
| | Praha | 661,77 |
| | Prestwick | 131,38 |
| | Ramstein | 527,63 |
| | Roma | 352,68 |
| | Santiago | 65,01 |
| | Shannon | 47,10 |
| | Tehrán | 705,56 |
| | Tel-Aviv | 486,58 |
| | Venezia | 364,30 |
| | Warszawa | 307,08 |
| | Wien | 795,68 |
| | Zagreb | 753,66 |
| | Zürich | 358,21 |
| Zona IV | | |
| Al Oeste de 110° W y entre 28° N y 55° N. | Amsterdam | 434,68 |
| | Frankfurt/Main | 549,92 |
| | Kobenhavn | 248,25 |
| | London | 359,49 |
| | Paris | 447,66 |
| | Prestwick | 186,19 |
| | Shannon | 45,23 |
| Zona V | | |
| Al Oeste de 30° W y entre el ecuador y 28° N. | Amsterdam | 362,94 |
| | Frankfurt/Main | 381,49 |
| | Genève | 279,50 |
| | Las Palmas de Gran Canaria | 214,03 |
| | Lisboa | 59,68 |
| | London | 215,21 |
| | Luxembourg | 227,93 |
| | Madrid | 129,60 |
| | Milano | 262,16 |
| | Paris | 175,82 |
| | Porto Santo (Madeira) | 17,74 |
| | Rabat | 37,42 |
| | Roma | 310,67 |
| | Shannon | 50,35 |
| | Zürich | 274,12 |