

Artículo segundo.—El presente Real Decreto entrará en vigor al mismo tiempo que la Ley cuarenta/mil novecientos setenta y nueve, de diez de diciembre.

Dado en Madrid a siete de marzo de mil novecientos ochenta.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Comercio y Turismo,
JUAN ANTONIO GARCIA DIEZ

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

5570 ORDEN de 7 de marzo de 1980 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 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 1675/1972, de 28 de junio, y en uso de las facultades que el mismo me confiere, previo informe y 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 1980.

Lo que comunico a VV. II.
Dios guarde a VV. II.
Madrid, 7 de marzo de 1980.

SANCHEZ-TERAN HERNANDEZ

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

TARIFAS A APLICAR POR EL USO DE LA RED DE AYUDAS A LA NAVEGACION AEREA

ANEXO 1

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 ese 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 del espacio aéreo español son los siguientes:

Dólares USA

FIR/UIR Barcelona	21,5145
FIR/UIR Canarias	28,1382
FIR/UIR Madrid	21,5145

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 ruta 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 navegabilidad o en el manual de vuelos o en cualquier otro documento 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, efectuados bajo la responsabilidad de un Organismo SAR establecido por uno o varios Estados.

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 1980)

Tarifas para los vuelos reflejados en el artículo 12 de las tarifas y condiciones de aplicación para las aeronaves cuyo coeficiente de peso sea igual a la unidad (50 toneladas métricas)

Aeródromo de salida (o de 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 (con la excepción de Islandia).	Frankfurt	785,01
	Kobenhavn	176,17
	Prestwick	239,73
ZONA II		
Entre 30° W y 110° W y 28° N y 55° N.	Amman	837,35
	Amsterdam	464,36
	Athinai	476,98
	Bahrain	785,31
	Báile-Mulhouse	396,51
	Barcelona	249,97
	Belfast	105,73
	Beograd	926,85
	Bergen-Flesland	252,81
	Berlin-Schönefeld	452,29
	Berlin-Tegel	621,61
	Bordeaux	171,02
	Bruxelles	471,52
	Bucuresti	1.035,84
	Budapest	1.009,43
	Cardiff	202,28
	Casablanca	50,25
	Dhahran	626,21
	Dublin	107,22
	Dubrovnik	968,43
	Düsseldorf	571,30
	Frankfurt	658,33
	Genève	362,82
	Glasgow	164,58
	Göteborg	320,43
	Hamburg	638,14
	Hannover	619,21
	Helsinki	327,77
	Kiev	420,70
	Kobenhavn	403,04
	Köln-Bonn	592,74
	Lahr	515,54
	Las Palmas de Gran Canaria	148,00
Lisboa	75,01	
Liverpool	228,10	
Ljubljana	853,32	

Aeródromo de salida (o de primer destino) situado	Aeródromo de primer destino (o de salida)	Precio de la tarifa en dólares USA
	London	304,83
	Luxembourg	548,62
	Lyon	307,84
	Madrid	176,29
	Málaga	169,49
	Manchester	226,10
	Milano	414,78
	Moskva	318,49
	München	811,84
	Newcastle	247,04
	Nice	383,53
	Oslo	262,16
	Oostende	406,76
	Palermo	380,39
	Palma de Mallorca	280,88
	Paris	324,57
	Praha	827,80
	Ramstein	643,17
	Roma	439,06
	Santiago	80,68
Shannon	74,22	
Stutt-art	623,09	
Tel-Aviv	602,28	
Tenerife	85,10	
Venezia	472,58	
Vienna	955,35	
Warszawa	416,37	
Zagreb	926,85	
Zürich	463,96	
ZONA III		
Al Oeste de 110° W y entre 28° N y 55° N.	Amsterdam	532,91
	Frankfurt	735,62
	Kobenhavn	302,81
	Liverpool	360,07
	London	443,84
	Manchester	360,07
	Paris	537,53
Prestwick	227,11	
Shannon	71,27	
ZONA IV		
Al Oeste de 30° W y entre el ecuador y 28° N.	Amsterdam	436,61
	Báile-Mulhouse	327,74
	Bordeaux	203,46
	Bruxelles	370,54
	Frankfurt	490,92
	Genève	307,29
	Las Palmas de Gran Canaria	363,92
	Lisboa	80,37
	London	268,93
	Lyon	294,46
	Luxembourg	316,44
	Madrid	169,01
	Milano	322,81
	Paris	204,42
	Porto Santo (Madeira)	23,89
Rabat	50,39	
Roma	395,43	
Shannon	79,34	
Tenerife	234,06	
Zürich	373,89	

II. Autoridades y personal

NOMBRAMIENTOS, SITUACIONES E INCIDENCIAS

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

5571 *ORDEN de 20 de febrero de 1980 por la que pasan a la situación de «en expectativa de Servicios Civiles» dos Jefes del Ejército de Tierra.*

Excmo. Sr.: Por haberlo así dispuesto el excelentísimo señor Ministro de Defensa por las Ordenes que para cada uno se

indican, pasan a la situación de «en expectativa de Servicios Civiles», con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4.º de la Ley de 17 de julio de 1958 («Boletín Oficial del Estado» número 172) y artículo 7.º del Decreto del 22 del mismo mes y año, que desarrolla dicha Ley («Boletín Oficial del Estado» número 189), los Jefes del Ejército de Tierra que a continuación se relacionan, fijando su residencia en las plazas que se expresan:

Teniente Coronel de Intervención don José Berbel González, por Orden número 46/1/80, en Valladolid.