

La Comunidad Autónoma de Canarias podrá proponer la modificación de los productos a que se ha hecho referencia, objeto de dicha bonificación.

Art. 7.º La compensación establecida en el artículo 6.º del Real Decreto 2587/1986, para el transporte aéreo desde Canarias a países extranjeros de plantas, flores, esquejes, etcétera, se limitará a los siguientes productos:

- a) Los comprendidos en el capítulo 06 de la Nomenclatura de Bruselas, que incluye plantas vivas y productos de floricultura.
- b) Las siguientes frutas:

08.01.50.0.	Piña tropical.
08.01.60.0.	Aguacate.
08.01.99.1.	Mango.
08.08.50.0.	Papaya.
08.07.32.1.	Melocotón carne amarilla.
08.07.32.2.	Melocotón carne blanca.
08.08.11.1/2.	Fresas y fresones (desde 1/5 al 31/7).
08.08.15.1/2.	Fresas y fresones (desde 1/8 al 30/4).

Art. 8.º Los posibles beneficiarios de las compensaciones establecidas en el Real Decreto 2587/1986 deberán presentar la documentación acreditativa del transporte efectuado en los Organismos que determine al efecto la Comunidad Autónoma de Canarias para cada uno de los tráficos. Tales documentos, entre otros, pueden ser:

- Factura comercial de la expedición.
- Certificación del importe del flete satisfecho.
- Declaración de tráfico entre islas.
- Documentación que acredite la llegada de la mercancía al punto de destino o salida de la misma del Archipiélago Canario.
- Conocimiento de embarque, haciendo constar el importe del flete liquidado.
- Declaración de cabotaje o relación de carga, según proceda, debidamente formalizada.
- Certificación de Aduanas de salida o entrada.
- Documentación que acredite estar al corriente en el cumplimiento de las obligaciones tributarias a los efectos y de acuerdo con lo previsto en la Orden del Ministerio de Economía y Hacienda de 15 de abril de 1985 («Boletín Oficial del Estado» del 17), y en la Resolución de 30 de mayo de 1985 («Boletín Oficial del Estado» del 14 de junio), de la Secretaría General de Hacienda.

Art. 9.º La Comunidad Autónoma de Canarias determinará los fletes promedios aplicables a las solicitudes presentadas, las cuales nunca excederán de los fletes efectivamente satisfechos.

Art. 10. La Comunidad Autónoma de Canarias, para el abono de las compensaciones establecidas por el Real Decreto 2587/1986, dentro de los plazos previstos en el mismo y siguiendo las directrices que se concretan en la presente Orden, remitirá a la Dirección General de la Marina Mercante las correspondientes propuestas, acompañadas de la documentación justificativa necesaria para confirmar plenamente el derecho a la citada bonificación.

Art. 11. Las bonificaciones previstas en el artículo 4.º del Real Decreto 2587/1986, que se otorguen en lo sucesivo, deberán realizarse, preferentemente y a igualdad de condiciones de transporte, en buques de pabellón nacional, o bien, ante la inexistencia de éstos, en buques extranjeros fletados por navieros españoles o buques extranjeros.

Se faculta a la Dirección General de la Marina Mercante para dictar las normas a que deben ajustarse las bonificaciones en los dos últimos casos.

DISPOSICION TRANSITORIA

Las peticiones de abono de las bonificaciones que se regulen en la presente Orden, correspondientes al año 1986, y de acuerdo con los plazos de validez establecidos en el Real Decreto 2587/1986, deberán presentarse en la Comunidad Autónoma de Canarias antes del 31 de marzo de 1987.

La Comunidad Autónoma de Canarias procederá a totalizar las solicitudes, y caso de que éstas excedan de las disponibilidades presupuestarias, efectuará propuesta de modificación de los porcentajes a que hace referencia el Real Decreto.

DISPOSICION FINAL

La presente Orden entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 26 de diciembre de 1986.

CABALLERO ALVAREZ

33885 ORDEN de 30 de diciembre de 1986 por la que se modifican los anexos 1 y 2 del Decreto 1675/1972, de 28 de junio, sobre las tarifas de EUROCONTROL.

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 3.º del Acuerdo suscrito entre el Gobierno español y la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL), el 17 de diciembre de 1971, 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 Economía y 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 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 entrará en vigor el 1 de enero de 1987.

Lo que comunico a VV. II.

Dios guarde a VV. II.

Madrid, 30 de diciembre de 1986.

CABALLERO ALVAREZ

Ilmos. Sres. Subsecretario, Secretario general Técnico y Directores generales del Departamento.

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 3.º 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 3.º 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 3.º 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-OA y 3.1-OB; 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 3.º 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 cociente por 50 del número que expresa la medida del peso máximo certificado al despegue de la aeronave, expresado en toneladas métricas, tal como figura en el certificado de navegabilidad, en el manual de vuelo o en cualquier otro documento oficial equivalente, es decir:

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

Quando el peso máximo certificado al despegue de la aeronave no sea conocido por los Organismos responsables de las operaciones encargados de la recaudación de la tarifa, el coeficiente peso será establecido sobre la base de peso de la versión más pesada del tipo de esta aeronave que esté registrada.

2.º Sin embargo, para un explotador que ha declarado a los Organismos responsables de las operaciones encargados de la recaudación de la tarifa que dispone de varias aeronaves correspondientes a versiones diferentes de un mismo tipo, el coeficiente peso para cada aeronave de este tipo utilizada por ese explotador será determinada sobre la base de la media de los pesos máximos al despegue de todas sus aeronaves y por explotador será efectuado 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.

Quinto.-Los precios unitarios del espacio aéreo español son los siguientes:

FIR/UIR Barcelona: 36,70 \$.

FIR/UIR Canarias: 31,95 \$.

FIR/UIR Madrid: 36,70 \$.

Estos precios unitarios, así como las tarifas que figuran en el anexo 2 de esta Orden, serán recalculados mensualmente aplicando el tipo medio de cambio, entre el dólar USA y las monedas nacionales afectadas, tal y como está establecido por el Fondo Monetario Internacional, y publicado en su resumen de estadísticas financieras internacionales, para el mes que precede a aquél en el que el vuelo tiene lugar.

Sexto.-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.

Séptimo.-Se considerarán exoneradas del precio por utilización en ruta de instalaciones y servicios de ayuda a la navegación los vuelos a que se hace referencia en 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 EUROCONTROL de percepción de precios de tarifas.

Octavo.-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 terminen 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 control o de ensayo de las ayudas a la navegación.

f) Vuelos de ensayo efectuados exclusivamente con objeto de obtener, renovar o mantener el certificado de aeronavegabilidad de una aeronave o de un equipo.

g) Vuelos de entrenamiento efectuados exclusivamente con objeto de obtener, renovar o mantener un título de piloto o una calificación.

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

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

ANEXO 2

Tarifas de base 1987 para los vuelos reflejados en el artículo 8 de las condiciones de aplicación para una aeronave cuyo coeficiente de peso sea igual a la unidad (50 toneladas métricas). (En vigor 1 de enero de 1987)

Aeródromo de salida (o de primer destino)	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 excepto Islandia	Frankfurt	895,42
	London	571,13
	Prestwick	298,62
ZONA II		
Entre 30°W y 110°W y 28°N y 55°N	Amsterdam	601,72
	Athina	892,72
	Belfast	160,63
	Beograd	1.129,95
	Berlin-Schönefeld	615,78
	Birmingham	379,35
	Bordeaux	433,34
	Bruxelles	610,65
	Cardiff	326,59
	Casablanca	376,77
	Dakar	190,67
	Dublin	190,88
	Düsseldorf	700,51
	Frankfurt	778,51
	Geneva	697,56
	Glasgow	210,45
	Hamburg	723,99
	Helsinki	347,09
	Jeddah	996,92
	Kobenhavn	546,64
	Köln-Bonn	716,73
	Lagos	173,13
	Las Palmas, Gran Canaria	446,56
	Lisboa	413,82
	Ljubljana	1.103,12
	London	426,23
	Luxembourg	686,77
	Maastricht	691,61
	Madrid	418,67
	Málaga	587,20
	Manchester	320,87
	Manston	503,65
	Marseille	749,39
	Milano	773,27
	Monrovia	181,56
	Moskva	401,11
	München	893,63
	Newcastle	323,87
	Nice	735,20
	Oslo	401,77
	Paris	540,46
	Pisa	754,17
	Ponta Delgada, Acores	182,54
	Porto	289,66
	Praha	907,60
	Prestwick	210,45
	Roma	858,04
	Sal I., Cabo Verde	169,08
	Santa María, Acores	195,30
	Santiago, España	242,22
	Shannon	144,55
	Sicilia, Italia	775,50
	Stuttgart	817,52
	Tel-Aviv	989,38
	Tenerife	416,69
	Venezia	891,89

Aerodromo de salida (o de primer destino)	Aerodromo de primer destino (o de salida)	Precio de la tarifa en dólares USA
	Warszawa	491,55
	Wien	1.117,43
	Zagreb	1.129,95
	Zürich	798,23
ZONA III		
Al Oeste de 110°W y entre 28°N y 55°N	Amsterdam	652,56
	Bruxelles	684,81
	Düsseldorf	767,89
	Frankfurt	823,58
	London	548,62
	Luxembourg	845,73
	Madrid	375,87
	Manchester	426,25
	Paris	660,93
	Prestwick	261,95
	Shannon	133,14
	Zürich	970,57
ZONA IV		
Al Oeste de 30°W y entre el Ecuador y 28°N	Amsterdam	909,61
	Berlin-Schönefeld	683,90
	Bordeaux	766,75
	Bruxelles	667,85
	Düsseldorf	710,08
	Frankfurt	892,55
	Las Palmas, Gran Cana- ria	495,54
	Lisboa	544,90
	London	494,45
	Madrid	679,85
	Marseille	1.040,78
	Milano	1.069,28
	Paris	756,38
	Porto	558,31
	Porto Santo, Madeira ..	374,91
	Praha	910,97
	Sal I., Cabo Verde	142,30
	Santa María, Acores ..	256,99
	Santiago, España	542,46
	Shannon	174,99
	Tenerife	482,95
	Zürich	918,99

MINISTERIO DE RELACIONES CON LAS CORTES Y DE LA SECRETARIA DEL GOBIERNO

33886 *REAL DECRETO 2644/1986, de 30 de diciembre, por el que se desarrolla la disposición transitoria primera del Real Decreto-ley 5/1985, de 12 de diciembre, de adaptación del Monopolio de Petróleos.*

El Real Decreto-ley 5/1985, de 12 de diciembre, de adaptación del Monopolio de Petróleos, establece en su disposición transitoria primera que la «fabricación, distribución y venta de aceites base y lubricantes de automoción quedará afecta al Monopolio hasta el 1 de enero de 1989. El Gobierno regulará las condiciones de acceso y funcionamiento de dicho mercado hasta dicha fecha». El objetivo del presente Real Decreto es regular transitoriamente el acceso y funcionamiento del mercado de aceites base y lubricantes de automoción.

La actual regulación de este mercado se contiene en el «Reglamento para la venta de aceites minerales y otros productos de origen petrolífero dentro del ámbito del Monopolio de Petróleos», aprobado por Orden del Ministerio de Hacienda de 22 de julio de 1963 («Boletín Oficial del Estado» del 24 de agosto). El contenido de este Reglamento de 1963 responde sin duda a las necesidades del mercado de aceites minerales de hace más de veinte años, regu-

lando minuciosamente, entre otros aspectos, todo el proceso de comercialización, incluida la fijación de canales y márgenes comerciales. La próxima liberalización de este mercado que el Real Decreto-ley de adaptación del Monopolio de Petróleos fija para el 1 de enero de 1989, hace necesaria la existencia de un período transitorio que, respetando la inclusión de la fabricación, distribución y venta de aceites base y lubricantes de automoción en el ámbito funcional del Monopolio, permita adaptar gradualmente las estructuras de las Empresas que operan en el mercado de estos productos petrolíferos a una mayor libertad de actuación y a mayores presiones competitivas.

La habilitación al Gobierno que contienen la disposición transitoria primera del Real Decreto-ley de adaptación del Monopolio se desarrolla por tanto en el presente Real Decreto como un medio de introducir pautas liberalizadoras en un mercado que avanza hacia su plena apertura.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Economía y Hacienda y de Industria y Energía, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 30 de diciembre de 1986,

DISPONGO:

Artículo 1.º Quedan incluidos en el ámbito de aplicación del presente Real Decreto, en los términos que en él se señalan, los siguientes productos:

a) Aceites base, entendiendo por tales, aquellos productos de refinación de petróleo o de regeneración de aceites usados, cuyas propiedades reológicas los hagan aptos para empleo directo o como materia prima básica, en la preparación de otros productos clasificados en el partida arancelaria 27.10.C.III.

b) Aceites lubricantes de automoción, definidos como mezclas de estos aceites base, puros o con aditivos, empleados en motores de explosión y de combustión interna bien para el llenado de cárteres o bien para la lubricación de los cilindros.

Art. 2.º Será libre la fabricación, distribución y venta de los aceites minerales clasificados en la partida arancelaria 27.10.C.III no incluidos en el artículo primero del presente Real Decreto y, de los que, estando incluidos en él, se destinen a la exportación u operaciones asimiladas a ésta, a navegación marítima o aérea nacional y a buques deportivos o de recreo, según definiciones establecidas en la Ley 45/1985, de 23 de diciembre, de Impuestos Especiales, y en el Reglamento aprobado por Real Decreto 2442/1985, de 27 de diciembre, que la desarrolla.

Art. 3.º 1. Hasta el 1 de enero de 1989, las autorizaciones de fabricación, distribución y venta de los productos a que se refiere el artículo primero, no liberalizados por el artículo segundo, serán concedidas por la Delegación del Gobierno en CAMPSA, previo informe de la Dirección General de la Energía, en los siguientes términos:

1.º Las condiciones de venta al público, incluidos la elección de envase, fijación de márgenes, comisiones y precios de venta de las cantidades que se autoricen a comercializar se establecerán libremente.

2.º Las cantidades máximas que cada fabricante o distribuidor comercialice en el área del Monopolio de Petróleos, será autorizada anualmente por la Delegación del Gobierno en CAMPSA, previo informe de la Dirección General de la Energía.

La solicitud relativa a las cantidades que cada fabricante o distribuidor desee comercializar se dirigirá a la Dirección General de la Energía, que elaborará su informe de acuerdo con los siguientes criterios:

- Cantidad comercializada en años anteriores.
- Activos fijos disponibles para la fabricación, distribución y venta de aceites lubricantes de automoción.
- Número de personas empleadas en las actividades de referencia.

2. Asimismo, hasta el 1 de enero de 1989, corresponderá a la Delegación del Gobierno en CAMPSA, el control y la vigilancia del cumplimiento de las condiciones de la autorización, pudiendo llegar, en caso de incumplimiento de las condiciones básicas de la misma, a su revocación.

Para efectuar dicho control y vigilancia se requerirá que:

Todos los envases, contenedores y cisternas que contengan aceites de automoción, deberán ir precintadas por la Delegación del Gobierno en CAMPSA.

El precintado de estos recipientes se efectuará en los centros de envasado antes de la salida de los mismos.

El precinto deberá colocarse en forma que tenga que inutilizarse al ser abierto el recipiente.

El recipiente deberá llevar inscrita de forma indeleble la marca,