

miento de los edificios judiciales del País Vasco, que se especifica en la relación nominal número 2.

G) *Créditos presupuestarios afectados por el presente traspaso*

La asignación presupuestaria íntegra a nivel estatal, afectada por el presente traspaso de funciones del Estado a la Comunidad Autónoma se recoge en la relación número 3.

La valoración definitiva de la carga asumida correspondiente a las funciones traspasadas se realizará por la Comisión Mixta de Cupo, y a tal efecto, de conformidad con el vigente concierto económico entre el Estado y el País Vasco, no se computarán en la valoración definitiva por tener la consideración de carga no asumida, en la forma que determine dicha Comisión, los créditos presupuestarios afectados al ejercicio de competencias que correspondan al Estado, en los términos que resulten de la Constitución y el Estatuto.

Asimismo, tendrán carácter de cargas no asumidas los créditos presupuestarios que se destinen a financiar gastos de catástrofes y siniestros extraordinarios, motivados por acontecimientos excepcionales e imprevistos en cualquier parte del territorio del Estado.

H) *Efectividad de las transferencias*

Sin perjuicio de la entrada en vigor del Real Decreto aprobatorio del presente acuerdo, los traspasos serán efectivos a partir del 1 de enero de 1988.

Y para que conste, expedimos la presente certificación en Madrid a 17 de junio de 1987.-Los Secretarios de la Comisión Mixta, Juan Soler Ferrer e Iñaki Goikoetxea González.

(Continuará.)

## MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES

**28786** ORDEN de 29 de diciembre de 1987 por la que se reemplazan los anexos 1 y 2 del Decreto 1675/1972, de 28 de junio, relativo a las tarifas por ayudas a la navegación aérea (EUROCONTROL).

De conformidad con lo dispuesto en el Acuerdo Multilateral relativo a las tarifas por ayudas a la navegación aérea suscrito por España, especialmente en sus párrafos 1 (a) y 2 de su artículo 3 así como el párrafo 1 (a) de su artículo 6 y vista la decisión número 4 adoptada por la Comisión ampliada de EUROCONTROL en su reunión del 12 de noviembre de 1987 y en uso de las facultades que me son conferidas, dispongo:

Artículo 1. Los anexos 1 y 2 del Decreto 1675/1972, de 28 de junio, son sustituidos por los que se indican a continuación que entrarán en vigor a partir del 1 de enero de 1988.

Lo que comunico a VV. II.  
Dios guarde a VV. II.  
Madrid, 29 de diciembre de 1987.

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. 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 ortodromica, 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. 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 3.1-0A y 3.1-0B; 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. 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. Para el cálculo de la tarifa, el coeficiente distancia estará expresado con un número de dos decimales.

5. 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. 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:

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

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

Quinto.-1. Los precios unitarios de referencia aplicables por los servicios puestos a disposición de los usuarios dentro de los espacios aéreos que se indican son los siguientes:

	\$USA
FIR/UIR Barcelona .....	36,85
FIR/UIR Canarias .....	26,30
FIR/UIR Madrid .....	36,85

Estos precios unitarios, así como las tarifas que figuran en el anexo 2 del citado Decreto serán recalculadas mensualmente en función de los tipos de cambio de referencia y el tipo medio de cambio, entre el dólar USA y la 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 aquel en el que el vuelo tiene lugar.

2. Los tipos de cambio de referencia a utilizar para el ajuste mensual de los precios unitarios y tarifas transatlánticas son los siguientes: 1\$USA = 38,294 FB = 1,8470 DM = 6,1514 FF = 0,621163 £ esterlinas = 0,68951 £ irland. = 1,12384 ECU = 2,0801 Hfl. = 1,5354 FS = 144,443 Esc. = 12,982 Sch. = 126,857 pesetas.

Sexto.-1. 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. Los precios correspondientes para una aeronave cuyo coeficiente de peso es igual a la unidad (50 toneladas métricas) figurarán en el anexo 2.

3. 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. 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 1988 para los vuelos señalados en el artículo 8 de las condiciones de aplicación para una aeronave cuyo coeficiente peso sea igual a uno (50 toneladas métricas). (En vigor el 1 de enero de 1988)

Zona	Aeródromos	
1	Frankfurt	882,57
	London	553,10
	Prestwick	289,02
2	Amsterdam	601,23
	Athinai	907,25
	Belfast	158,28
	Beograd	1.173,60
	Berlin-Schoenefeld	627,54
	Berlin-Tegel	845,78
	Birmingham	382,71
Bordeaux	446,26	

Zona	Aeródromos	
3	Bruxelles	635,89
	Cardiff	362,11
	Casablanca	338,36
	Dakar	155,32
	Dublín	211,17
	Duesseldorf	732,30
	Frankfurt	780,89
	Geneva	693,42
	Glasgow	198,94
	Hamburg	713,13
	Heisinki	321,14
	Jeddah	909,89
	Kobenhavn	521,36
	Koeln-Bonn	729,01
	Lagos	141,03
	Las Palmas, Gran Canaria	365,06
	Lisboa	378,69
	Ljubljana	1.142,49
	London	433,56
	Luxembourg	740,92
	Lyon	699,58
	Maastricht	717,34
	Madrid	432,88
	Málaga	562,30
	Manchester	337,66
	Manston	516,51
	Marseille	727,76
	Milano	772,78
	Monrovia	147,89
	Moskva	463,40
	Muenchen	904,13
	Newcastle	308,68
	Nice	713,58
Oslo	368,54	
Paris	534,85	
Pisa	755,76	
Ponta Delgada (Acores)	148,69	
Porto	248,59	
Praha	912,71	
Prestwick	198,94	
Riyadh	1.147,16	
Roma	830,70	
Sal I. (Cabo Verde)	137,73	
Santa Maria (Acores)	159,08	
Santiago (España)	227,96	
Shannon	158,80	
Sicilia I. (Italia)	851,53	
Stockholm	333,53	
Stuttgart	827,11	
Tel-Aviv	1.069,33	
Tenerife	340,57	
Torino	887,93	
Venezia	946,76	
Warszawa	449,95	
Wien	1.179,59	
Zagreb	1.173,60	
Zuerich	783,72	
4	Amsterdam	639,12
	Bruxelles	671,91
	Duesseldorf	730,38
	Frankfurt	815,90
	London	535,46
	Luxembourg	815,44
	Madrid	346,70
	Manchester	414,99
	Milano	927,79
	Paris	643,74
	Prestwick	258,04
	Shannon	151,28
Zuerich	948,24	
5	Amsterdam	769,97
	Berlin-Schoenefeld	650,15
	Bordeaux	744,90
	Bruxelles	639,77
	Duesseldorf	734,03
	Frankfurt	813,16
	Koeln-Bonn	691,83
	Las Palmas, Gran Canaria	405,97
	Lisboa	516,81
	London	470,42
Madrid	642,62	

Zona	Aeródromos	
Marseille	.....	978,67
Milano	.....	988,52
Paris	.....	705,67
Porto	.....	511,85
Porto Santo (Madeira)	.....	320,36
Praha	.....	873,73
Sal I. (Cabo Verde)	.....	115,91
Santa María (Acores)	.....	209,33
Santiago (España)	.....	488,76
Shannon	.....	172,96
Tenerife	.....	395,67
Zuerich	.....	918,38

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

**28787** *ORDEN de 30 de diciembre de 1987 por la que se modifica el precio del gasóleo B en el ámbito del Monopolio de Petróleos.*

La Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos acordó, con fecha 20 de octubre de 1985, igualar la carga fiscal de los gasóleos A y B en un plazo de tres años, a efectos de que ambos tipos de gasóleo tuvieran el mismo precio de venta al público.

En cumplimiento de dicho acuerdo, el artículo 54, tres de la Ley 21/1986, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1987, fijó en 11,50 pesetas por litro el Impuesto sobre Hidrocarburos aplicable al gasóleo B, cuantía que la Ley 33/1987, de 23 de diciembre, de Presupuestos para 1988, en el artículo 106, seis, eleva a 18 pesetas por litro.

La completa equiparación de los precios de los gasóleos A y B, prevista para 1 de enero de 1988, no ha de significar aumento de costo para los usuarios que, según la normativa vigente, tengan derecho a la devolución del citado Impuesto.

En su virtud, de conformidad con lo previsto en la Ley 45/1981, de 28 de diciembre, y en el Real Decreto-ley 5/1985, de 12 de diciembre, a propuesta conjunta de los Ministros de Economía y Hacienda y de Industria y Energía, y previa aprobación del Consejo de Ministros en su reunión de 30 de diciembre de 1987, he tenido a bien disponer:

Primero.—A partir de las cero horas del día 1 de enero de 1988, el precio de venta al público, impuestos incluidos, del gasóleo B puesto en estación de servicio o aparato surtidor, será de 58 pesetas por litro.

Segundo.—El nuevo precio señalado en el presente acuerdo se aplicará a los suministros pendientes de ejecución el día de su entrada en vigor, aunque los pedidos correspondientes tengan fecha anterior.

A estos efectos, se entiende que son suministros pendientes de ejecución aquellos que aún no se hayan realizado o se encuentren en fase de realización a las cero horas del citado día de entrada en vigor de la presente disposición.

Madrid, 30 de diciembre de 1987.

ZAPATERO GOMEZ

Excmos. Sres. Ministros de Economía y Hacienda y de Industria y Energía.

**28788** *CORRECCION de errores de la Orden de 29 de diciembre de 1987 por la que se modifican los recargos y descuentos aplicables a los suministros de combustibles y carburantes líquidos sujetos al Monopolio de Petróleos y a los procedentes de contingentes de la Comunidad Económica Europea.*

Advertido error en el texto remitido para su inserción de la citada Orden, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 312, de 30 de diciembre de 1987, a continuación se formulan las oportunas rectificaciones:

En la página 38177, primera columna, apartado primero, punto uno, letra e), suministros unitarios de fuelóleos inferiores a 24 toneladas en camión cisterna, excepto buques de la Armada, Marina de Pesca y Marina Mercante, donde dice: «De 10.000 a 14.999 kilogramos, 800 pesetas/tonelada», debe decir: «De 10.000 a 14.999 kilogramos, 600 pesetas/tonelada».