

# I. Disposiciones generales

## PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

**26741** *CORRECCION de erratas de la Orden de 29 de noviembre de 1975 por la que se aprueban las normas de calidad para los quesos «Cheddar», «Edam», «Gouda», «Emmental», «Gruyère» y «Danablu».*

Padecidos errores en la inserción de la mencionada Orden, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 298, de fecha 12 de diciembre de 1975, páginas 25845 a 25852, se transcriben a continuación las oportunas rectificaciones:

En el anejo 5, punto 5.5, donde dice: «Salado: Los quesos se salan introduciéndose en salmuera...», debe decir: «Salado: Los quesos se salan introduciéndolos en salmuera...».

En el anejo 6, apartado 8, donde dice: «... manipulación del producto se hará de modo que quede...», debe decir: «... manipulación del producto se harán de modo que quede...».

En el anejo 8, título B), punto 4.2, donde dice: «Determinación. Sacar el matraz 2.3 con 2.5 en la es...», debe decir: «Determinación. Secar el matraz 2.3 con 2.5 en la es...».

En el anejo 9, apartado 3, décima línea, donde dice: «... horas a 105 °C. Dejar enfriar con el desecador...», debe decir: «... horas a 105 °C. Dejar enfriar en el desecador...».

En el mismo anejo, apartado 4, cuarta y quinta líneas, donde dice: «... diecisiete horas, a la presión atmosférica normal y a la temperatura del laboratorio. Se removerá de vez en vez el contenido...», debe decir: «... dieciséis horas, a la presión atmosférica normal y a la temperatura del laboratorio. Se removerá de vez en cuando el contenido...».

## MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

**26742** *MODIFICACION al Anexo del Acuerdo entre el Gobierno de España y la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea EUROCONTROL, relativo a la percepción de las tarifas correspondientes a la utilización en ruta de instalaciones y servicios de ayudas a la navegación, hecho en Bruselas el 17 de diciembre de 1971.*

### EUROCONTROL

Los representantes de los Gobiernos participantes en la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea EUROCONTROL, actuando en su doble calidad de Autoridades nacionales y Miembros de la Comisión Permanente de aquella Organización, han aprobado el Anexo revisado a los Convenios suscritos por los Gobiernos de los Estados Contratantes con la expresada Organización.

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 3.º del Acuerdo de 17 de diciembre de 1971, suscrito entre el Gobierno español y EUROCONTROL, el Director general de Aeropuertos, en representación de la Subsecretaría de Aviación Civil del Ministerio del Aire, y el Director general de EUROCONTROL han acordado la modificación del Anexo al Acuerdo ya citado, a fin de recoger las modificaciones introducidas por los representantes de los Gobiernos ya recogidas en el expresado Anexo revisado a los Convenios que dichos Gobiernos de los Estados Contratantes suscribieron con EUROCONTROL.

El texto modificado de dicho Anexo, que entrará en vigor el 1 de noviembre del presente año, es el siguiente:

### DESCRIPCION DEL SISTEMA DE TARIFAS EN RUTA

#### 1. Definición del sistema de tarifas.

El sistema de tarifas de los Estados miembros de EUROCONTROL, llamado sistema regional armonizado, es un sistema en el que una sola tarifa es facturada para la región, cualquiera que sea el número de Estados sobrevolados, pero en el cual la tarifa se calcula por cada Estado, para llegar a un pago global para un vuelo dado, por adición de las tarifas parciales generadas en el espacio aéreo de cada Estado sobrevolado.

Las modalidades de este sistema pueden ser objeto de nuevo examen al final de cada período de dos años, comenzando el 1 de noviembre de los años impares.

2. *Fórmula de cálculo de la tarifa en el sistema regional armonizado.*

2.1. Por cada Estado (i), la tarifa se calcula según la fórmula siguiente:

$$r_i = t_i \times N$$

en la que  $t_i$  es la tarifa unitaria de pago para el Estado dado y N es el número de unidades de servicio obtenidas por el cálculo:

$$N = d \times p$$

donde d es el coeficiente distancia y p es el coeficiente de peso de la aeronave.

El sistema de tarifas está, pues, fundado sobre la distancia recorrida por la aeronave en el espacio aéreo interesado y sobre el peso de esta aeronave, pero el coeficiente peso tiene únicamente una influencia secundaria en la fórmula de cálculo.

2.2. El coeficiente distancia es igual al cociente de la división por 100 del número que indica la distancia ortodrómica, expresada en kilómetros, tomada en cada Estado entre:

- el aeródromo de salida o el punto de entrada en el espacio aéreo que sea de la competencia de este Estado;
- y el aeródromo de primer destino o el punto de salida del espacio aéreo que sea de la competencia de dicho Estado.

Siendo estos puntos los de franqueo, por las rutas aéreas, de los límites de F. I. R. correspondientes a los límites del espacio aéreo dependiente de cada Estado, tal como figuran en las publicaciones aeronáuticas nacionales, y fijados teniendo en cuenta la ruta utilizada generalmente entre dos aeródromos.

Las rutas más generalmente utilizadas, en el sentido que indica el epígrafe precedente, serán revisadas anualmente para tener en cuenta las modificaciones intervinidas eventualmente en la estructura de las rutas o del tráfico.

En caso de no poder determinar la ruta generalmente más utilizada entre dos aeródromos, la ruta a tener en cuenta para calcular el coeficiente distancia es la ruta más corta.

No obstante, por cada despegue o aterrizaje, la distancia a tener en cuenta se disminuye en un tramo medio de 20 kilómetros para tener en cuenta los servicios prestados por las instalaciones de aproximación de los aeropuertos.

En lo concerniente a los vuelos efectuados en el espacio aéreo de un Estado que participa en el sistema de tarifas, para los cuales el aeródromo de salida o de primer destino está situado al oeste de la línea quebrada, definida más abajo, y que la franquean, el coeficiente distancia se establece a partir de las distancias medias ponderadas por Estado, calculadas siguiendo las rutas aéreas utilizadas por los usuarios a lo largo de las diferentes estaciones del año.

La línea quebrada, anteriormente mencionada, se traza a partir del Polo Norte, por el 14° W de longitud hasta el punto 55° N - 14° W; a continuación, el 55° N de latitud hasta el punto 55° N - 30° W, y luego, el 30° W de longitud hasta el Ecuador.

El coeficiente distancia es igual a la unidad para un vuelo de 100 kilómetros (teniendo en cuenta eventualmente los 20 kilómetros para el despegue y/o el aterrizaje). Para el cálculo de