

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

la tarifa, el coeficiente distancia se expresa por un número con dos decimales (por lo tanto, con aproximación al kilómetro).

2.3. El coeficiente de peso es igual a la raíz cuadrada del cociente de la división 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. Se calcula según la fórmula siguiente:

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

No obstante, para un explotador que haya declarado a los Organismos responsables de las operaciones de confección de la tarifa que la flota de que dispone comprende varias aeronaves, correspondientes a versiones diferentes de un mismo tipo, el coeficiente peso, para cada aeronave de este tipo utilizado por este explotador, se determina sobre la base de la media de los pesos máximos al despegue de todas sus aeronaves de este tipo. El cálculo de este coeficiente por tipo de aeronave y por explotador se efectúa, al menos, todos los años, en principio, a 1 de noviembre.

En caso de que el explotador no haga la declaración indicada en el párrafo anterior, el coeficiente peso para cada aeronave de un mismo tipo, utilizado por este explotador será establecido sobre la base del peso máximo al despegue de la versión más pesada de este tipo.

El coeficiente peso es igual a la unidad para una aeronave cuyo peso máximo al despegue es de 50 toneladas métricas. Para el cálculo de la tarifa, el coeficiente peso se expresa por un número con dos decimales.

3. La unidad de servicio (N) corresponde, pues, a una aeronave que pese 50 toneladas y recorra una distancia de 100 kilómetros.

4. La base tarifaria, es decir, la base de percepción de las tarifas, se establece por Estados, para cada período de dos años, comenzando el 1 de noviembre de los años impares, a partir de datos financieros del antepenúltimo año.

Para un ejercicio dado, los gastos de las instalaciones y servicios de navegación aérea de ruta de los diferentes Estados participantes en el sistema se armonizan entre sí para establecer la base tarifaria siguiendo las recomendaciones de las Conferencias C. A. R. F. de 1967 y E. R. F. A. de 1973, aprobadas por el Consejo de la O. A. C. I.

Los principios relativos al establecimiento de la base tarifaria para cada período de dos años, serán objeto de un examen en común a nivel de expertos.

Bajo reserva de esta armonización, estos gastos comprenden globalmente los gastos de funcionamiento de los servicios de ruta de los Estados participantes en el sistema, a los cuales se añade los gastos administrativos reales o un forfait que los represente, y, por otra parte, la amortización y el interés de los gastos de capital.

El porcentaje de recubrimiento de los gastos en instalaciones y servicios de la navegación aérea en ruta son revisados por cada período de dos años, comenzando el 1 de noviembre, y serán objeto de una decisión de los Ministros de los Estados participantes en el sistema de tarifas de EUROCONTROL. Los gastos de percepción de las tarifas serán objeto de un recubrimiento del 100 por 100 (cf. párrafo 5.2).

La percepción de las tarifas por parte de la Organización por encargo de un Estado contratante (Estado que no es un Estado miembro, pero que, por acuerdo especial, ha confiado a la Organización el percibir, en su nombre, las tarifas por la utilización de las instalaciones y servicios de navegación aérea de ruta que él proporciona en el espacio aéreo de su competencia) implica la armonización de la base tarifaria, así como del porcentaje de recuperación de los gastos de este Estado, con los de los Estados miembros de la Organización.

5. La tarifa unitaria de pago (t) en la fórmula de cálculo se establece por Estados a la vista de la fijación de las tarifas de pagos. Se expresa en dólares y céntimos de los Estados Unidos.

Se compone de dos elementos, que se surtan después.

5.1. La tarifa unitaria nacional de pagos se obtiene dividiendo la base tarifaria del Estado interesado, para el período dado, por el número N de unidades de servicio generadas en el espacio aéreo de dicho Estado, en el curso del mismo período.

5.2. La tarifa unitaria regional administrativa se obtiene dividiendo los gastos anuales totales de percepción de las tari-

fas, estimados para el año civil correspondiente al primero del período de dos años (años impares), por el número N total de unidades de servicio generadas en la región sometida a tarifas, establecida por estimación para el mismo período.

De ello resulta que la parte de los gastos de percepción a cargo de los usuarios, en cada Estado sobrevolado, es idéntica para un mismo número de unidades de servicio producidas.

Estos gastos comprenden:

- El coste estimado del Servicio Central de Tarifas, a partir de las cifras previstas en el presupuesto de la Agencia para el año impar de referencia.
- Los gastos locales estimados de los Estados participantes en el sistema de tarifas para el año impar de referencia, correspondientes a los costes de la recolección y la transmisión de datos necesarios al cálculo de las tarifas. Los gastos locales serán reembolsados a los diferentes Estados sobre la base de los gastos reales correspondientes.

5.3. La tarifa unitaria de pago se revisa cada dos años, teniendo en cuenta:

- Con respecto a la tarifa unitaria nacional, las nuevas instalaciones y servicios de ruta puestos en explotación, las instalaciones y servicios que ya no se utilizan (incidencia sobre la base tarifaria nacional), y la evolución real del tráfico y de los tipos de aeronaves en servicio (variación del número N de unidades de servicio).
- Con respecto a la tarifa unitaria regional administrativa, la evolución de los gastos de percepción de las tarifas, estimados para el período de aplicación siguiente a partir de las gastos reales del período precedente, y eventualmente el número de Estados participantes en el sistema.

Las nuevas tarifas unitarias, nacional y administrativas, entrarán en vigor por cada período a partir de los vuelos efectuados el 1 de noviembre de los años impares.

6. Tratamiento particular de ciertas categorías de usuarios.

Todos los vuelos efectuados en su totalidad o en parte en IFR por los cuales las instalaciones y servicios de la navegación aérea civil en ruta son implantados, están, en principio, sometidos al pago de una tarifa.

En consecuencia, los vuelos militares COM son excluidos del sistema y los vuelos enteramente VFR son exentos.

Además los Estados han decidido las medidas tarifarias siguientes:

Son exonerados los vuelos circulares, los vuelos de interés general comprendiendo los vuelos de aviones de Estado (aduana y policía), vuelos de búsqueda y salvamento, vuelos de control de las ayudas a la navegación y vuelos de ensayos, de formación y de entrenamiento.

Los vuelos militares CAG de ciertos Estados pueden ser objeto de exoneraciones totales o parciales en la medida en que existan acuerdos bilaterales entre los Estados interesados que prevean la exoneración del pago de las tarifas en ruta. Esta última categoría de exención dará lugar a una corrección previa del conjunto de gastos antes del cálculo de las tarifas unitarias a fin de no cargar a los usuarios civiles la parte de los costes que corresponde a los vuelos militares exonerados. En estas condiciones, los Estados que acuerden estas exenciones conservarán a su cargo los costes correspondientes.

Las medidas siguientes han sido tomadas sin tener carácter permanente:

- exoneración total de vuelos IFR de menos de dos toneladas;
- ciertos Estados se han reservado la posibilidad de exonerar su tráfico interior y deben informar a la Organización de las decisiones tomadas en la materia sobre el plan nacional. En este caso, dichos Estados conservan a su cargo los costes imputables a este tráfico y no recuperados.

7. Provisión de los datos para cálculo de las tarifas.

Los Servicios Nacionales de los Estados participantes en el sistema EUROCONTROL son responsables del suministro y de la exactitud de los datos de base utilizados para el cálculo de la tarifa.

Se ha decidido extraer los datos de las informaciones que figuran en los planes de vuelo activados y/o de las bandas de progresión de vuelo.

Estas informaciones son las siguientes:

- Fecha del vuelo y hora estimada de salida o de entrada en las zonas de tarifas.
- Aeródromos de salida y de destino (códigos OACI).
- Tipo de aeronave (código OACI).

— Identidad del explotador o del propietario (número de vuelo o matrícula de la aeronave a partir de los códigos de OACI).

Estas informaciones se proporcionan a la Organización sobre un formato determinado, por un soporte de medios y con demoras determinadas de común acuerdo en principio diariamente y siguiendo un calendario previamente fijado.

Estos datos serán objeto de un tratamiento automático por ordenador.

En la medida en que la matrícula de la aeronave usuaria de las instalaciones no sea conocida del Servicio Central de Tarifas de EUROCONTROL, se demandará a los Servicios Nacionales del Estado, si la aeronave en cuestión despegó o aterrizó sobre un aeródromo situado sobre el territorio de este Estado, que suministre las informaciones complementarias, relativas a la identidad y la dirección del explotador de esta aeronave.

Los gastos relativos a la reunión y transmisión de estos datos serán incluidos en los gastos de percepción de tarifas según las disposiciones previstas en el apartado 5.2.

Hecho en duplicado ejemplar en Bruselas.—Por la Subsecretaría de Aviación Civil: El Director general de Aeropuertos, A. Cestero.—Por la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea EUROCONTROL: El Director general, R. Bulin.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 12 de diciembre de 1975.—El Secretario general Técnico, Enrique Thomas de Carranza.

26743 *DENUNCIA por parte de España del Convenio Europeo sobre Clasificación Internacional de Patentes de Invención, hecho en París el día 19 de diciembre de 1954.*

En uso de las facultades que confiere el artículo 8, párrafo 3.º del Convenio Europeo sobre Clasificación Internacional de Patentes de Invención, hecho en París el día 19 de diciembre de 1954, al que se adhirió España el día 1 de agosto de 1967 y que entró en vigor para España el día 1 de septiembre de 1967, y de conformidad con el párrafo 1 (c) del artículo 13 del Arreglo de Estrasburgo de 24 de marzo de 1971, sobre Clasificación Internacional de Patentes, el Gobierno español denunció dicho Convenio.

La notificación de denuncia fue depositada en el Departamento Político Federal Suizo el día 7 de noviembre de 1974. Dicha denuncia surtió efecto para España un año después, es decir, el 7 de noviembre de 1975.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 13 de diciembre de 1975.—El Secretario general Técnico, Enrique Thomas de Carranza.

MINISTERIO DE HACIENDA

26744 *DECRETO 3410/1975, de 25 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Contratación del Estado.*

La Ley cinco/mil novecientos setenta y tres, de diecisiete de marzo, de modificación parcial de la Ley de Contratos del Estado, introdujo determinados cambios e innovaciones en la normativa de este texto legal que hace necesario incorporar consecuentes modificaciones en el Decreto tres mil trescientos cincuenta y cuatro/mil novecientos sesenta y siete, de veintiocho de diciembre, por el que se aprobó el Reglamento General de Contratación del Estado. Ha parecido oportuno además actualizar numerosos preceptos de este cuerpo legal recogiendo los perfeccionamientos aconsejados por la experiencia de su aplicación, razón por la cual se ha estimado conveniente aprobar una nueva versión completa del Reglamento General, en la que se sigue la técnica legislativa de la anterior, transcribiendo los preceptos de la Ley seguidos de su desarrollo reglamentario para facilitar el estudio y aplicación de la normativa vigente.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Hacienda, de conformidad con el texto elaborado por la Junta Consultiva de Contratación Administrativa y de acuerdo con el dictamen del Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día siete de noviembre de mil novecientos setenta y cinco,

DISPONGO:

Artículo único.—Se aprueba el Reglamento General para la aplicación y desarrollo de la Ley de Contratos del Estado, modificada por la Ley cinco/mil novecientos setenta y tres, de diecisiete de marzo, cuyo texto se inserta a continuación.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veinticinco de noviembre de mil novecientos setenta y cinco.

JUAN CARLOS

El Ministro de Hacienda,
RAFAEL CABELLO DE ALBA Y GRACIA

REGLAMENTO GENERAL DE CONTRATACION DEL ESTADO

TITULO PRELIMINAR

De los contratos del Estado

CAPITULO PRIMERO

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. «Los contratos que celebre la Administración del Estado con personas naturales o jurídicas se ajustarán a las prescripciones contenidas en la Ley de Contratos del Estado, en el presente Reglamento y en sus disposiciones complementarias (artículo 1 L. C. E.).

Art. 2. No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, quedan fuera del ámbito de la presente legislación los siguientes contratos y negocios jurídicos de la Administración:

1. La relación de servicios y los contratos sobre personal regulados en la legislación sobre funcionarios y, en su caso, en la laboral.

2. Las relaciones jurídicas de prestación reglamentaria, entendiéndose por tales aquellos negocios que, bajo la forma de cualquier tipo contractual, se celebren entre la Administración y los particulares como consecuencia de la prestación de un servicio público que los administrados tienen la facultad de utilizar mediante el abono de una tarifa o tasa de aplicación general a personas indeterminadas.

3. Las operaciones que celebre la Administración con los particulares sobre bienes o derechos cuyo tráfico resulte mediado en virtud de disposiciones legales o sobre productos intervenidos, estancados o prohibidos.

4. Los convenios de cooperación que celebre la Administración con las Corporaciones Locales u otros entes de Derecho público.

5. Los acuerdos que celebre el Estado con otros Estados extranjeros o con Entidades de Derecho público internacional.

6. Los contratos del Estado que se celebren y ejecuten en territorio extranjero.

7. Los convenios de colaboración que, en virtud de autorización del Gobierno, celebre la Administración con particulares y que tengan por objeto fomentar la realización de actividades económicas privadas de interés público.

8. Los exceptuados expresamente por una Ley (artículo 2 Ley de Contratos del Estado).

Art. 3. Los expresados contratos y negocios jurídicos excluidos del ámbito de la presente legislación seguirán regulándose por sus normas peculiares, aplicándoseles los principios de la Ley de Contratos para resolver las dudas y lagunas que pudieran plantearse. Sin embargo, a los convenios a que se refiere el apartado 7 del artículo anterior se les aplicarán supletoriamente las reglas sobre preparación, adjudicación y efectos del contrato de gestión de servicios públicos (art. 2 L. C. E.).

Deberán aplicarse preferentemente como principios de la Ley de Contratos del Estado las reglas comunes que contiene el capítulo II del título preliminar de aquella, referente a los contratos administrativos de obras, gestión de servicios y suministros.

Art. 4. La Administración podrá concertar los contratos, pactos o condiciones que tenga por conveniente, siempre que no sean contrarios al interés público, al ordenamiento jurídico o a los principios de buena administración, y deberá cumplirlos a tenor de los mismos, sin perjuicio de las prerrogativas establecidas, en su caso, en favor de aquella (artículo 3 L. C. E.).

Art. 5. A efectos de la determinación del régimen jurídico aplicable a los contratos, éstos se clasifican en: