

2. Las tarifas fijadas de esta forma deberán ser sometidas a la aprobación de las Autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante como mínimo treinta (30) días antes de la fecha prevista para su entrada en vigor; este plazo podrá ser reducido en casos especiales previo acuerdo de estas Autoridades.

3. Si las Empresas de transporte aéreo designadas no llegan a convenir la fijación de una tarifa conforme a las disposiciones del párrafo 1 anterior, o si una de las Partes Contratantes manifiesta su disconformidad sobre la tarifa que le haya sido sometida conforme a las disposiciones del párrafo 2 precedente, las Autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes se esforzarán en llegar a un acuerdo satisfactorio.

En último término, se recurrirá al arbitraje previsto en el artículo 8 del presente Acuerdo.

Mientras la sentencia arbitral no haya sido pronunciada, la Parte Contratante que haya manifestado su disconformidad tendrá el derecho de exigir a la otra Parte Contratante el mantenimiento de las tarifas anteriormente en vigor.

Art. 20. Cada una de las Partes Contratantes notificará a la otra el cumplimiento de los procedimientos constitucionales requeridos para la entrada en vigor del presente Acuerdo y su anexo, que entrará en vigor en la fecha de la última notificación. Sin embargo, las Partes Contratantes están de acuerdo en aplicar la disposición del presente Acuerdo y su anexo desde la fecha de su firma.

Art. 21. El presente Acuerdo y su anexo se comunicarán a la Organización de Aviación Civil Internacional para el correspondiente registro en dicho Organismo.

Hecho en dos ejemplares, en idiomas español y francés, siendo ambos textos igualmente auténticos.

Madrid, 15 de julio de 1978.

Por el Gobierno de España,
Marcelino Oreja Aguirre,
Ministro de Asuntos Exteriores

Por el Gobierno de Costa
de Marfil,
Appagny Tanoe,
Embajador de Costa de Marfil
en París

ANEXO

Al Acuerdo de los Servicios Aéreos entre Costa de Marfil y España

El cuadro de rutas al que hacen referencia los artículos 9 y 12 ha sido convenido como sigue:

A) Rutas de Costa de Marfil.

1. Punto en Costa de Marfil-Bamako-Casablanca-Madrid-París-Londres-Francfort, y viceversa.
2. Punto en Costa de Marfil, un punto intermedio-Las Palmas-Casablanca-París-Londres-Francfort, y viceversa.

B) Rutas españolas.

1. Punto en España-Freetown-Monrovia-Abidjan-Lagos-Douala-Libreville (1), y otro punto al Sur del paralelo de Libreville en el continente africano, y viceversa.
2. Punto en España-Dakar (1)-Freetown-o Monrovia-Abidjan-Lagos-Douala-Libreville (1), y otro punto al Sur del paralelo de Libreville en el continente africano, y viceversa.

Madrid, 15 de julio de 1978.

El presente Acuerdo entró en vigor el 18 de junio de 1979, fecha de la última de las notas cursadas entre las Partes, de conformidad con lo establecido en el artículo 20 del mismo. Las fechas de las notas verbales española y marfileña son de 22 de febrero de 1979 y 18 de junio de 1979, respectivamente.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 10 de marzo de 1981.—El Secretario general Técnico, José Cuenca Anaya.

(1) Sin derechos de tráfico entre Dakar y Abidjan y entre Abidjan y Libreville.

M^o DE TRABAJO, SANIDAD Y SEGURIDAD SOCIAL

6839

RESOLUCION de 9 de marzo de 1981, de la Secretaría de Estado para la Seguridad Social, por la que se dictan normas para la liquidación de facturas que produzcan los Centros Sanitarios del Instituto Nacional de la Salud y deban abonarse por las Mutuas Patronales de Accidentes de Trabajo.

Ilustrísimos señores:

Las Mutuas Patronales, configuradas en el vigente ordenamiento jurídico como Entidades colaboradoras de la Seguridad

Social en la gestión en materia de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, responden de la cobertura de tales riesgos al colectivo laboral encuadrado en las mismas. Por diversas causas, la asistencia sanitaria demandada por accidentes de trabajo se presta ocasionalmente en Instituciones sanitarias propias del Instituto Nacional de la Salud, con cargo a la Entidad colaboradora responsable de esta contingencia.

Razones de celeridad y eficacia en el cobro de las facturas por asistencia sanitaria prestada en Instituciones propias del Instituto Nacional de la Salud, con cargo a las Mutuas Patronales, aconsejan instrumentar el adecuado procedimiento para la liquidación de los gastos ocasionados con motivo de la aludida prestación sanitaria.

En su virtud, teniendo en cuenta las facultades de dirección, vigilancia y tutela otorgadas al Ministerio de Trabajo, Sanidad y Seguridad Social por la legislación vigente sobre tales Entidades Gestoras y Colaboradoras, esta Secretaría de Estado para la Seguridad Social ha resuelto:

1.º La liquidación de facturas que produzcan los Centros sanitarios del Instituto Nacional de la Salud se hará por compensación, deduciendo la cuantía de aquéllas del importe de las cuotas que deban abonarse a las respectivas Mutuas Patronales de Accidentes de Trabajo.

2.º Corresponde a la Tesorería General de la Seguridad Social realizar la liquidación por compensación a que se refiere el punto anterior. A estos efectos, no será precisa la previa aceptación o conformidad de la Entidad a cuyo cargo se expida la facturación, sin perjuicio de que por no reunir el beneficiario los requisitos necesarios para la prestación sanitaria la Mutua Patronal recabe las cantidades compensadas.

3.º La facturación cursada por los Centros Sanitarios se ajustará a las tarifas vigentes en cada caso y será tramitada según las normas que establezca el Instituto Nacional de la Salud.

4.º Por la Dirección General del INSALUD se dictarán las instrucciones precisas para aplicación y desarrollo de esta Resolución, que entrará en vigor a partir de su publicación.

Lo que comunico a VV. II.

Dios guarde a VV. II.

Madrid, 9 de marzo de 1981.—El Secretario de Estado para la Seguridad Social, José Barea Tejeiro.

Ilmos. Sres. Directores generales de Régimen Económico de la Seguridad Social, de la Tesorería General de la Seguridad Social, del Instituto Nacional de la Salud, Interventor general de la Seguridad Social.

M^o DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES

6840

ORDEN de 17 de marzo de 1981 por la que se modifican los anexos 1 y 2 del Decreto 1875/1972, 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 1875/1972, de 28 de junio, y en uso de las facultades que el mismo me confiere, previo informe y conformidad del Ministerio de 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 ministerial que sustituyen a los anexos 1 y 2 del Decreto 1875/1972, 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 1981.

Lo que comunico a VV. II.

Dios guarde a VV. II.

Madrid, 17 de marzo de 1981.

ALVAREZ ALVAREZ

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

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

A N E X O 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, a 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.

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

FIR/UIR Barcelona	21,9022 \$ USA
FIR/UIR Canarias	29,5369 \$ USA
FIR/UIR Madrid	21,9022 \$ USA

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 recepción 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 Organiza-

ción 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 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.

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 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 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.

A N E X O 2

(En vigor 1-IV-1981)

(hasta 30-IX-1981)

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 \$ USA
Zona I		
Entre 14° W. y 110° W. y al Norte de 55° N. (con la excepción de Islandia).	Frankfurt.	1.026,26
	Köbenhavn.	240,55
	Prestwick.	327,33
Zona II		
Entre 30° W. y 110° W. y 28° N. y 55° N.	Amsterdam.	613,66
	Athinaí.	683,36
	Belfast.	187,44
	Beograd.	1.126,36
	Bergen, Flesland.	345,19
	Berlin-Schönefeld.	594,94
	Bordeaux.	337,46
	Bruxelles.	630,13
	Casablanca.	51,42
	Dhahran.	849,09
	Dublin.	130,35
	Düsseldorf.	729,21
	Frankfurt.	853,17
	Genève.	548,11
Glasgow.	228,25	
Göteborg.	516,19	
Hamburg.	817,40	
Hannover.	792,31	
Helsinki.	443,63	

Aeródromo de salida (o de primer destino) situado	Aeródromo de primer destino (o de salida)	Precio de la tarifa en \$ USA	Aeródromo de salida (o de primer destino) situado	Aeródromo de primer destino (o de salida)	Precio de la tarifa en \$ USA
	KØbenhavn.	584,94			
	KØln-Bonn.	757,82			
	Lagos.	256,68			
	Lahr.	692,17			
	Las P. de G. Canaria	155,36			
	Lisboa.	76,75			
	Ljubljana.	1.143,48			
	London.	412,66			
	Luxembourg.	672,83			
	Madrid.	179,87			
	Málaga.	164,01			
	Manchester.	330,37			
	Milano.	572,12			
	Moskva.	448,56			
	München.	1.012,97			
	Newcastle.	343,79			
	Nice.	551,26			
	Oslo.	419,54			
	Palma de Mallorca.	287,27			
	Paris.	443,90			
	Praha.	1.033,59			
	Prestwick.	228,25			
	Ramstein.	843,57			
	Roma.	569,16			
	Santiago.	82,13			
	Shannon.	87,06			
	Stuttgart.	859,26			
	Tel-Aviv.	686,73			
	Tenerife.	99,83			
	Warszawa.	523,06			
	Wien/Schwechat.	1.135,85			
	Zagreb.	1.129,36			
	Zurich.	618,17			
			Zona III		
			Al Oeste de 110° W. y entre 28° N. y 55° N.	Amsterdam.	699,35
				Frankfurt.	943,40
				KØbenhavn.	413,46
				London.	594,96
				Manchester.	489,20
				Paris.	724,35
				Prestwick.	264,58
				Shannon.	83,61
			Zona IV		
			Al Oeste de 30° W. y entre el Ecuador y 28° N.	Amsterdam.	572,23
				Bordeaux.	232,88
				Bruxelles.	429,80
				Düsseldorf.	587,37
				Frankfurt.	668,93
				Las P. de G. Canaria.	246,34
				Lisboa.	82,23
				London.	364,13
				Lyon.	369,53
				Luxembourg.	437,00
				Madrid.	170,83
				Manchester.	290,54
				Milano.	428,88
				Paris.	286,60
				Porto Santo (Madeira).	24,45
				Rabat.	51,56
				Roma.	431,62
				Shannon.	93,08
				Tenerife.	246,34
				Zurich.	452,75

II. Autoridades y personal

NOMBRAMIENTOS, SITUACIONES E INCIDENCIAS

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

6841

ORDEN de 19 de febrero de 1981 por la que se integra en el Cuerpo General Subalterno a funcionarios de la Generalidad de Cataluña en aplicación de los beneficios de amnistía.

Ilmos. Sres.: Las Ordenes conjuntas de los Ministerios de la Presidencia y Hacienda de 14 de diciembre de 1979 y de 14 de octubre de 1980 aplicaron los beneficios de la amnistía a los funcionarios procedentes de la Generalidad de Cataluña.

Las disposiciones primeras, apartados 1. de las Ordenes citadas declaran el derecho a la integración con ocasión de vacante en la Administración Civil del Estado, en el correspondiente Cuerpo General, de los funcionarios que, reseñados en el anexo III a esas Ordenes, tenían encomendadas funciones de administración general.

En su virtud, este Ministerio de la Presidencia acuerda:

Primero.—Integrar en el Cuerpo General Subalterno a los funcionarios que se relacionan en el anexo I a esta Orden, con expresión del número de Registro de Personal con el que han sido inscritos, fecha de nacimiento y Ministerio y localidad donde han sido destinados.

Segundo.—Los efectos administrativos de la integración que se dispone se retrotraerán al 15 de enero de 1981, fecha de su cese, y los efectos económicos se computarán desde que tenga lugar su toma de posesión.

Tercero.—La toma de posesión deberá efectuarse dentro de los treinta días naturales posteriores a la fecha de publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de la referida integración.

Cuarto.—Por la Dirección General de la Función Pública se extenderán las correspondientes credenciales, que se remitirán a las Jefaturas de Personal de los Ministerios afectados, debiendo consignarse por dichas Jefaturas en los expresados títulos las diligencias acreditativas de las tomas de posesión en los destinos señalados en el anexo I a esta Orden.

Quinto.—Integrar y declarar la jubilación voluntaria de los funcionarios que se relacionen en el anexo II a esta Orden, por haberlo solicitado y darse las condiciones o alguna de las condiciones que se determinan en el Decreto-ley 8/1967, de 13 de julio. Los efectos administrativos y económicos de las jubilaciones voluntarias, a que se refiere este apartado, empezarán a contarse a partir de la fecha en que se publique esta Orden en el «Boletín Oficial del Estado».

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a VV. II.

Madrid, 19 de febrero de 1981. — P. D., el Subsecretario, Eduardo Gorrochategui Alonso.

Ilmos. Sres. Subsecretarios de los Departamentos Civiles y Director general de la Función Pública.

ANEXO I

Relación de integrados en el Cuerpo General Subalterno con el número de Registro de Personal correspondiente

Número de Registro de Personal	Apellidos y nombre	Fecha de nacimiento	Ministerio	Localidad
A04PG013627	Gracia Castillo, Pascual	25 dic 1912	Hacienda	Barcelona.
A04PG013628	Casas Roca, José	18 sep 1919	Hacienda	Barcelona.
A04PG013629	Boldú Permanyer, Miguel	18 oct 1912	Hacienda	Barcelona.
A04PG013630	Figuerola Diago, Fernando	22 feb 1921	Hacienda	Barcelona.
A04PG013631	García Alvarez, Jesús	18 jun 1923	Hacienda	Barcelona.