

acompañada del cuadro de descomposición de costes que deberá ajustarse a lo establecido en el anexo de la presente Orden.

Segundo.-Se autoriza un aumento medio del 5,5 por 100 de la tarifa usuario de los servicios públicos regulares permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera.

En las concesiones que ya estuviesen sometidas con anterioridad al procedimiento de revisión individualizada y tuvieran por tanto determinada su estructura de costes, la Dirección General del Transporte Terrestre o, en su caso, el órgano competente, podrá autorizar de oficio los aumentos resultantes de la actualización de dicha estructura de costes, siempre que los mismos no superen el citado aumento medio, más 3,5 puntos.

En aquellas concesiones que se sometan por primera vez al procedimiento de revisión individualizada, la Dirección General del Transporte Terrestre o, en su caso, el órgano competente, a la vista de la documentación aportada, podrá autorizar los aumentos resultantes dentro de los límites aprobados, determinando la estructura de costes ajustada al modelo que figura en el anexo de esta Orden, que servirá de base a futuras revisiones tarifarias.

Si a la vista de los datos aportados, el órgano competente estimara conveniente conceder aumentos superiores a los señalados anteriormente, deberá enviar una propuesta, junto con un estudio donde se justifique debidamente la subida que se propone, a la Junta Superior de Precios para su informe con trámite previo para su autorización por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.

Tercero.-Se establece un mínimo de percepción de 55 pesetas, manteniéndose en su actual cuantía aquellos mínimos de percepción vigentes que superen dicha cantidad.

Cuarto.-Aquellas Empresas que cumplan los requisitos establecidos en el apartado quinto de esta Orden podrán solicitar del órgano competente autorización para establecer en todas las expediciones que realicen a lo largo del año un suplemento tarifario por aire acondicionado.

Para el cálculo de la cuantía de dicho suplemento se aplicará la siguiente fórmula en cada concesión:

$$S_{ai} = 0,1240 + 0,1416 T / 365$$

Siendo:

S_{ai}: Suplemento por aire acondicionado por viajero-kilómetro.

T: Número medio de días al año, en los que la temperatura máxima media supera los 20 grados centígrados en el trayecto de la concesión, de acuerdo con los datos del Instituto Nacional de Meteorología.

Quinto.-Los requisitos que deberán cumplir las empresas para poder acogerse al sistema indicado en el apartado anterior serán los siguientes:

a) Tener dotados de equipo de aire acondicionado todos los vehículos adscritos a la concesión de que se trate.

b) Deberán asimismo estar dotados de aire acondicionado los vehículos que se utilicen para realizar sustituciones y para hacer frente a las eventuales intensificaciones de tráfico, tanto si se trata de vehículos de titularidad de la Empresa concesionaria, como si son vehículos contratados a otras Empresas al efecto.

c) En los cuadros de tarifas expuestos al público deberá hacerse constar que la Empresa presta todos sus servicios con vehículos dotados de aire acondicionado, por lo que queda autorizada para el cobro de un suplemento tarifario por este concepto.

Sexto.-Aquellas Empresas que no opten por el sistema previsto en el apartado cuarto podrán elevar hasta 0,4665 pesetas/viajero-kilómetro la cantidad a percibir en concepto de suplemento por aire acondicionado en las expediciones realizadas con el equipo en funcionamiento, manteniendo sin aumento alguno la que tuviesen autorizada si fuese superior a aquella.

Séptimo.-Las Empresas concesionarias deberán someter a la aprobación del órgano competente los cuadros de tarifas de aplicación, que comprenderán todas las subidas autorizadas, incluidos los suplementos por aire acondicionado en su caso y los impuestos correspondientes.

Octavo.-Las Empresas, sin perjuicio de las competencias que correspondan en esta materia a las Comunidades Autónomas, podrán redondear el precio total de los billetes, incluidos los impuestos, para suprimir fracciones inferiores a cinco pesetas.

Noveno.-El incumplimiento de lo dispuesto en los apartados anteriores será sancionado de conformidad con lo establecido en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Décimo.-Se autoriza al Director general del Transporte Terrestre para dictar las resoluciones que sean necesarias para la aplicación e interpretación de la presente Orden.

Undécimo.-La presente Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado». Las tarifas resultantes de la aplicación de esta Orden entrarán en vigor el día 1 de enero de 1992.

Duodécimo.-Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en esta Orden.

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

Madrid, 20 de diciembre de 1991.

BORRELL FONTELLES

Ilmos. Sres. Secretario general para los Servicios de Transportes y Director general del Transporte Terrestre.

ANEXO

Estructura de costes de la concesión

Conceptos	*Costes descontando el IVA		
	Coste total anual (CA)	Coste/vehículos kilómetro	Porcentaje
Personal (1)			
Amortización (2)			
Costes financieros de la inversión.			
Seguros			
Reparaciones y conservación (3)			
Combustibles y lubricantes			
Neumáticos			
Peaje de autopista			
Varios (4)			
Totales costes			100

(1) Este concepto engloba, además de los costes de personal de movimiento, los relativos a los gastos generales y de estructura de personal de la Empresa imputables a la concesión, incluyendo en todos los supuestos los gastos de Seguridad Social. No incluye los gastos de personal en talleres, conservación y mantenimiento.

(2) Este apartado incluye la amortización del material móvil de la concesión que no haya agotado el plazo previsto para la misma.

(3) Comprende los gastos de reparación y conservación del material móvil, incluyendo los gastos de personal de talleres en el supuesto de que estas actividades se efectúen en los talleres de la Empresa.

(4) Bajo el concepto de varios se incluyen todos los costes no comprendidos en los otros conceptos, como licencia fiscal, impuestos, tasas de estaciones, alquileres, gastos de energía, etcétera.

30916 ORDEN de 26 de diciembre de 1991 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 del 12 de febrero de 1981, relativo a las tarifas por ayudas a la navegación aérea, ratificado por España mediante Instrumento de 14 de abril de 1987, especialmente en los párrafos 1, a), y 2, e), de su artículo 3, así como en el párrafo 1, a), de su artículo 6, y en ejecución de lo acordado en la Decisión número 16, adoptada por unanimidad por la Comisión Ampliada de EUROCONTROL, en su reunión del 25 de noviembre de 1991, dispongo:

Artículo único.-Los anexos 1 y 2 del Decreto 1675/1972, de 28 de junio, son sustituidos por los que se contienen en la presente Orden, que entrará en vigor el día 1 de enero de 1992.

Madrid, 26 de diciembre de 1991.

BORRELL FONTELLES

Ilmos.-Sres. Secretario general para los Servicios de Transporte y Director general de Aviación Civil.

ANEXO I

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 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 de 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 rutas 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 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 5.º y en virtud del párrafo cuarto del referido apartado, el punto de entrada o de salida de dicho 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 cincuenta 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:

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

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.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 determinado 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 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 establecido 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.-1.º 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:

	ECUS
FIR/UIR Barcelona	41,86
FIR/UIR Canarias	51,13
FIR/UIR Madrid	41,86

Estos precios unitarios, así como las tarifas que figuran en el anexo 2 del citado Decreto, serán recalculados mensualmente en función de los tipos de cambio de referencia y el tipo de cambio mensual medio entre el ECU y las monedas nacionales afectadas publicado en el «Diario Oficial de las Comunidades Europeas» en el mes que preceda al mes en el que se realizó el vuelo. Si el tipo de cambio no se indicara en esta publicación, se calculará a partir, por una parte, del tipo de cambio entre el ECU y el dólar USA y, por otra, del tipo de cambio entre la moneda nacional y el dólar USA tal como lo publique el Fondo Monetario Internacional en «Estadísticas Financieras Internacionales».

2.º Los tipos de cambio de referencia a utilizar para el ajuste mensual de los precios unitarios y tarifas trasatlánticas son los siguientes: 1 ECU = BF 42,2887 = DM 2,05434 = FF 6,97234 = st 0,697132 = £Ir 0,767997 = Hfl 2,31441 = SF 1,78054 = Esc 177,334 = Sch 14,4587 = Pts 128,669 = Dra 224,787 = Lt 5,029,97 = LM 0,393039 = LCy 0,559973.

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 Navegación Aérea de Ruta sobre el Atlántico Norte.

2.º Los precios correspondientes para una aeronave cuyo coeficiente de peso es igual a la unidad (50 toneladas métricas), figuran en el anexo 2.

3.º En los casos entre los vuelos descritos en el párrafo anterior que 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 2 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) Vuelo 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 1992 para los vuelos señalados en el artículo 8.º de las condiciones de aplicación para una aeronave cuyo coeficiente peso sea igual a uno (50 toneladas métricas)

Aeropuertos de salida (o de primer destino) situados	Aeropuertos primer destino (o de salida)	ECUs
1	2	
ZONA I		
Entre 14º O y 110º O y al norte de 55º N, con la excepción de Islandia.	Frankfurt. London. Paris. Prestwick.	1.373,69 934,43 1.209,27 489,50
ZONA II		
Entre 40º O y 110º O y entre 28º N y 55º N.	Abidjan. Amman. Amsterdam. Athinai. Bale-Mulhouse. Banjul. Barcelona.	188,68 1.738,00 900,83 1.200,09 906,55 182,85 718,98

Aeropuertos de salida (o de primer destino) situados	Aeropuertos primer destino (o de salida)	ECUs
1	2	
	Belfast.	208,75
	Bograd.	1.456,02
	Berlín.	1.161,43
	Birmingham.	512,41
	Bordeaux.	506,71
	Bruxelles.	843,35
	Budapest.	1.459,03
	Cairo.	1.693,22
	Cardiff.	323,95
	Casablanca.	436,51
	Dakar.	192,03
	Dublin.	139,89
	Dubrovnik.	1.399,38
	Düsseldorf.	1.013,66
	Frankfurt.	1.096,92
	Geneva.	856,30
	Glasgow.	315,61
	Hamburg.	1.032,01
	Helsinki.	532,44
	Jeddah.	1.108,10
	Kobenhavn.	820,90
	Köln-Bonn.	970,42
	Lagos.	183,73
	Las Palmas de Gran Canaria.	550,31
	Lille.	747,10
	Lisboa.	490,49
	Ljubljana.	1.333,63
	London.	595,98
	Luxembourg.	973,91
	Lyon.	792,99
	Maastricht.	919,69
	Madrid.	524,54
	Málaga.	729,51
	Manchester.	462,88
	Manston.	668,27
	Milano.	969,82
	Monrovia.	182,85
	Moskva.	553,84
	München.	1.323,07
	Nantes.	474,51
	Napoli-Capodichino.	1.016,44
	Newcastle.	501,30
	Nice.	985,11
	Oostende.	755,33
	Oslo.	553,44
	Paris.	729,82
	Ponta Delgada, Aco- res.	189,70
	Porto.	346,05
	Praha.	1.201,60
	Prestwick.	315,61
	Riyadh.	1.576,47
	Roma.	1.014,76
	Sal I., Cabo Verde.	213,45
	Santa María, Acores.	202,96
	Santiago, España.	244,66
	Shannon.	92,72
	Stockholm.	553,44
	Stuttgart.	1.106,07
	Tel-Aviv.	1.520,02
	Tenerife.	508,34
	Torino.	1.065,98
	Toulouse-Blagnac.	664,41
	Warszawa.	761,16
	Wien.	1.427,21
	Zagreb.	1.456,02
	Zürich.	1.048,86
ZONA III		
Al oeste de 110° O y entre 28° N y 55° N.	Amsterdam.	1.034,84
	Düsseldorf.	1.118,15
	Frankfurt.	1.149,83
	Geneva.	1.338,02
	Kobenhavn.	853,05
	London.	873,49
	Luxembourg.	1.232,84
	Madrid.	395,38

Aeropuertos de salida (o de primer destino) situados	Aeropuertos primer destino (o de salida)	ECUs
1	2	
	Manchester.	693,10
	Milano.	1.043,69
	Paris.	979,53
	Prestwick.	437,02
	Shannon.	88,33
	Zürich.	1.425,11
ZONA IV		
Al oeste de 40° O y entre 20° ON y 28° N, incluyendo México.	Amsterdam.	940,92
	Berlín.	1.054,74
	Bruxelles.	823,04
	Düsseldorf.	988,31
	Frankfurt.	998,55
	Helsinki.	539,12
	Hobenhavn.	862,03
	Köln-Bonn.	998,54
	London.	601,07
	Madrid.	735,64
	Manchester.	424,43
	Milano.	910,08
	München.	1.137,39
	Oslo.	545,80
	Paris.	589,42
	Praha.	1.205,03
	Roma.	975,99
	Sal I., Cabo-Verde.	119,33
	Santa María, Acores.	204,13
	Shannon.	194,76
	Stockholm.	601,81
	Wien.	1.370,40
	Zürich.	949,88
ZONA V		
Al oeste de 40° O y entre el Ecuador y 20° N.	Amsterdam.	1.107,93
	Bale-Mulhouse.	1.168,78
	Bordeaux.	901,65
	Düsseldorf.	1.064,25
	Frankfurt.	1.120,94
	Helsinki.	718,99
	Köln-Bonn.	1.083,71
	Las Palmas de Gran Canaria.	660,29
	Lisboa.	667,48
	London.	878,33
	Lyon.	1.094,69
	Madrid.	840,79
	Manchester.	678,59
	Marseille.	1.202,91
	Milano.	1.253,00
	München.	1.208,59
	Nantes.	735,96
	Paris.	946,31
	Porto.	649,03
	Porto Santo, Ma- deira.	411,00
	Prestwick.	417,76
	Roma.	1.285,10
	Santa María, Acores.	267,07
	Santiago, España.	620,81
	Shannon.	318,39
	Stockholm.	1.256,86
	Tenerife.	655,18
	Toulouse-Blagnac.	1.031,21
	Zürich.	1.161,18
Las cantidades anteriormente indicadas han sido calculadas de acuerdo con las siguientes tarifas unitarias aplicadas en los diferentes países participantes en el Sistema:		
	Bélgica/Luxemburgo	71,16 ECUs
	Alemania	71,85 ECUs
	Francia	59,37 ECUs
	Reino Unido	95,42 ECUs
	Holanda	51,45 ECUs
	Irlanda	24,40 ECUs
	Suiza	75,72 ECUs

Portugal	49,88 ECU\$
Austria	54,82 ECU\$
España:	
Península	41,86 ECU\$
Canarias	51,13 ECU\$
Portugal-Santa María	14,57 ECU\$
Grecia	17,95 ECU\$
Turquía	42,49 ECU\$
Malta	80,99 ECU\$
Chipre	16,26 ECU\$

Tasa unitaria global reducida para los vuelos domésticos en:
 Turquía 20,45 ECU\$

30917 ORDEN de 27 de diciembre de 1991 por la que se determina la fecha de inicio de los servicios encomendados al Organismo autónomo Correos y Telégrafos.

La disposición adicional primera del Real Decreto 1766/1991, de 13 de diciembre, por el que se aprueban los Estatutos del Organismo autónomo Correos y Telégrafos, establece que la prestación efectiva de los servicios encomendados al Organismo autónomo Correos y Telégrafos se iniciarán en la fecha que al efecto se determine por orden del Ministro de Obras Públicas y Transportes, una vez constituido el Consejo Rector del Organismo, en un plazo de un mes a contar desde la fecha de entrada en vigor del citado Real Decreto.

Habiendo entrado en vigor el citado Real Decreto 1766/1991, el día 15 de diciembre de 1991, y habiéndose constituido el Consejo Rector el día 20 del mismo mes de diciembre, procede determinar la fecha de inicio en la prestación efectiva de los servicios encomendados al mencionado Organismo autónomo.

En virtud de lo anterior, he resuelto que la prestación efectiva de los servicios encomendados al Organismo autónomo Correos y Telégrafos por el artículo 99 de la Ley 31/1990, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1991, se iniciará el día 1 de enero de 1992.

Madrid, 27 de diciembre de 1991.

BORRELL FONTELES

Ilma. Sra. Secretaria general de Comunicaciones, Ilmos. Sres. Subsecretario, Director general de Correos y Telégrafos, Director general de Recursos Humanos, Director general de Administración y Servicios y Director general de Programación Económica y Presupuestaria.

MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

30918 ORDEN de 13 de diciembre de 1991 por la que se corrigen errores y omisiones advertidas en la de 12 de septiembre de 1991, por la que se regula la implantación gradual del segundo ciclo de la Educación Infantil.

Advertidos errores y omisiones en el texto y anexo de la Orden de 12 de septiembre de 1991, inserta en el «Boletín Oficial del Estado» número 221, de 14 de septiembre de 1991, a continuación se transcriben las oportunas rectificaciones:

En la página 30320, primera columna, primera línea, donde dice: «El artículo 4.º del Real Decreto 986/1991, de 14 de junio...», debe decir: «El artículo 5.º del Real Decreto 986/1991, de 14 de junio...».

En el anexo de la Orden, en la página 30323, segunda columna, en la provincia de Cantabria, donde dice:

«Localidad	Código	Nombre del Centro
Santander	39007174	C. P. Prácticas.»
debe decir:		
«Santander	39007174	C. P. Prácticas I.»

y en la misma página del anexo, debe incluirse:

«Santander	39007186	C. P. Prácticas II.»
------------------	----------	----------------------

En el anexo de la Orden, en la página 30324, segunda columna, en la provincia de Madrid (Sur), donde dice:

«Localidad	Código	Nombre del Centro
Fuenlabrada	28900050	E. I. Fuenlabrada.»
debe decir:		
«Fuenlabrada	28610877	E. I. Las Cigüeñas.»

En la página 30325, primera columna, donde dice:

«Localidad	Código	Nombre del Centro
Móstoles	28042221	E. I. Móstoles I.
Móstoles	28042231	E. I. Móstoles II.»
debe decir:		
«Móstoles	28610919	E. I. Móstoles I.
Móstoles	28610920	E. I. Móstoles II.»

En la misma página, primera columna, donde dice:

«Localidad	Código	Nombre del Centro
Cañada de Canara	30002507	C. P. Cañada de Canara.»
debe decir:		
«Canara	30002490	C. P. Virgen de la Milagrosa.»

Madrid, 13 de diciembre de 1991.

SOLANA MADARIAGA

Excmo. Sr. Secretario de Estado de Educación.

30919 ORDEN de 16 de diciembre de 1991 por la que se regula la expedición del título de Ingeniero Técnico Textil, obtenido por convalidación de los estudios superiores de confección autorizados el 21 de octubre de 1977.

Por Real Decreto 1286/1991, de 2 de agosto, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» del 9, se aprobó la convalidación de los estudios superiores de confección, cursados en el Centro de Enseñanzas Integradas de Zaragoza, por los conducentes a la obtención del título de Ingeniero Técnico Textil y se reconoció, a quienes acrediten haber superado dichos estudios, el derecho a solicitar del Rector de la Universidad de Zaragoza la expedición del título oficial referido.

Por otra parte, en la disposición final del mencionado Real Decreto, se autoriza al Ministro de Educación y Ciencia para dictar las disposiciones de ejecución y desarrollo de lo establecido en dicha norma, que resulten pertinentes.

En su virtud, este Ministerio dispone:

Primero.-La expedición de los títulos universitarios de Ingeniero Técnico Textil que resulten de la aplicación de lo dispuesto en el Real Decreto 1286/1991, de 2 de agosto, se ajustará al procedimiento regulado en el Real Decreto 1496/1987, de 6 de noviembre («Boletín Oficial del Estado» de 14 de diciembre) y disposiciones que lo desarrollan.

Segundo.-Los títulos a que se refiere el número anterior se expedirán con arreglo al modelo que figura en el anexo a esta Orden.

Madrid, 16 de diciembre de 1991.

SOLANA MADARIAGA

Ilmos. Sres. Secretario de Estado de Universidades e Investigación y Secretario general técnico.

ANEXO

Texto del título universitario oficial de Ingeniero Técnico Textil, obtenido por convalidación de los estudios superiores de confección

Juan Carlos I, Rey de España y, en su nombre, el Rector de la Universidad de Zaragoza; considerando que, conforme a las disposiciones y circunstancias previstas por la actual legislación, don, nacido el, en, de nacionalidad, ha justificado que reúne los requisitos exigidos por el artículo 2.º del Real Decreto 1286/1986, de 2