

I. Disposiciones generales

CORTES GENERALES

- 14953** *RESOLUCION de 23 de junio de 1994, del Congreso de los Diputados, por la que se ordena la publicación del acuerdo de convalidación del Real Decreto-ley 6/1994, de 27 de mayo, por el que se adoptan medidas urgentes para reparar los efectos producidos por la sequía.*

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 86.2 de la Constitución, el Congreso de los Diputados, en su sesión del día de hoy, acordó convalidar el Real Decreto-ley 6/1994, de 27 de mayo, por el que se adoptan medidas urgentes para reparar los efectos producidos por la sequía, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» número 127, de 28 de mayo de 1994.

Se ordena la publicación para general conocimiento.

Palacio del Congreso de los Diputados, 23 de junio de 1994.—El Presidente del Congreso de los Diputados,
PONS IRAZAZABAL

MINISTERIO DE ECONOMIA Y HACIENDA

- 14954** *CORRECCION de erratas de la Orden de 20 de junio de 1994 sobre índices de precios de mano de obra y materiales de la construcción correspondientes al mes de enero de 1994, así como el índice provincial de mano de obra para 1994, aplicables a la revisión de precios de contratos de obras del Estado.*

Advertidas erratas en la inserción de la Orden anteriormente señalada, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 149, de fecha 23 de junio de 1994, página 19594, se transcriben a continuación las oportunas rectificaciones:

Donde dice: «De conformidad ...», debe decir: «1. De conformidad ...».

Asimismo, donde dice: «Índice nacional de mano de obra enero 1994: 249,79 pesetas.», debe decir: «Índice nacional de mano de obra enero 1994: 249,79».

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE

- 14955** *ORDEN de 23 de junio de 1994 por la que se sustituyen 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 de 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 cumplimiento de lo acordado en la Decisión número 25 adoptada por unanimidad por la Comisión ampliada de Eurocontrol el 27 de mayo de 1994, dispongo:

Artículo único.

Los anexos 1 y 2 del Decreto 1675/1972, de 28 de junio, se sustituyen por los que se contienen en esta Orden, que entrará en vigor el día 1 de julio de 1994.

Madrid, 23 de junio de 1994.

BORRELL FONTELLES

Ilmos. Sres. Secretario general para los Servicios de Transportes 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 3 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 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 3 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 de 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 3 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 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.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 este 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:

FIR/UIR Barcelona: 52,14 ECUs.

FIR/UIR Canarias: 55,56 ECUs.

FIR/UIR Madrid: 52,14 ECUs.

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 transatlánticas son los siguientes: 1 ECU = BEF, 40,2940 = DEM, 1,95094 = FRF, 6,64476 = GBP, 0,760394 = NLG, 2,19395 = IEP, 0,806562 = CHF, 1,72410 = PTE, 190,384 = ATS, 13,731 = ESP, 153,043 = GRD, 266,971 = TRL, 12721,3 = MTL, 0,443779 = CYP y 0,582156 = HUF 107,52.

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 exonerados 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 participantes 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 a partir de 1 de julio de 1994 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)

Aeropuertos de salida (o de primer destino) situados en:	Aeropuertos de primer destino (o de salida)	ECUs
1	2	3
ZONA I		
Entre el 14º O y 1,10º O y al norte de 55º N con la excepción de Islandia.	Frankfurt	1.290,53
	London	852,57
	París	1.130,38
	Prestwick	446,52
ZONA II		
Entre 40º O y 110º O y 28º N y 55º N.	Abidjan	144,39
	Amman	1.681,58
	Amsterdam	836,27
	Athinai	1.226,64
	Bale-Mulhouse	956,72

Aeropuertos de salida (o de primer destino) situados en:	Aeropuertos de primer destino (o de salida)	ECUs
1	2	3
	Banjul	139,93
	Barcelona	785,01
	Belfast	196,09
	Berlín	1.129,40
	Birmingham	476,54
	Bordeaux	543,92
	Bristol	476,56
	Bruxelles	794,69
	Bucuresti	1.697,19
	Budapest	1.447,33
	El Cairo	1.405,89
	Cardiff	321,03
	Casablanca	338,83
	Dakar	139,82
	Dublín	144,85
	Düsseldorf	951,70
	East Midlands	526,39
	Frankfurt	1.065,25
	Geneva	950,05
	Glasgow	289,82
	Hamburg	886,30
	Helsinki	497,30
	Istanbul/Atatürk	1.499,90
	Jeddah	1.592,46
	Johannesburg, Jan Smuts	140,16
	Kiev	1.016,24
	Kobenhavn	749,18
	Köln-Bonn	996,73
	Lagos	140,60
	Lamezia Terme	1.210,75
	Las Palmas, Gran Canaria	500,16
	Leeds and Bradford	469,81
	Lille	721,65
	Lisboa	382,67
	London	561,61
	Luxembourg	929,16
	Lyon	929,72
	Maastricht	868,39
	Madrid	569,08
	Málaga	619,75
	Manchester	432,03
	Manston	635,02
	Marseille	963,42
	Milano	1.031,58
	Monrovia	139,93
	Moskva	538,22
	München	1.252,64
	Nantes	490,67
	Napoli-Capodichino	1.070,21
	Newcastle	451,60
	Nice	971,48
	Oostende	709,10
	Oslo	555,19
	París	741,21
	Ponta Delgada Azores	145,17
	Porto	281,89
	Praha	1.278,37
	Prestwick	289,82
	Riyadh	1.573,40
	Roma	1.121,68
	Sal I., Cabo Verde	139,82
	S. María, Acores	155,32
	Santiago, España	264,44
	Shannon	100,43

Aeropuertos de salida (o de primer destino) situados en:	Aeropuertos de primer destino (o de salida)	ECUs
1	2	3
	Sofía	1.539,85
	Stockholm	555,19
	Stuttgart	1.088,40
	Tel-Aviv	1.570,37
	Tenerife	458,02
	Timisoara-Giarmata	1.697,19
	Torino	1.088,11
	Toulouse-Blagnac	710,16
	Venezia	1.313,41
	Warszawa	891,69
	Wien	1.474,45
	Zürich	1.103,52
ZONA III		
Al oeste de 110° O y entre 28° N y 55° N.	Amsterdam	948,39
	Düsseldorf	1.038,14
	Frankfurt	1.089,27
	Geneva	1.298,35
	Hamburg	706,97
	Kobenhavn	778,14
	London	799,78
	Luxembourg	1.141,57
	Madrid	457,76
	Manchester	633,11
	Milano	1.071,43
	München	1.513,11
	París	929,50
	Prestwick	398,64
	Roma	1.071,43
	Shannon	95,68
	Zürich	1.378,63
ZONA IV		
Al oeste de 40° O y entre 20° N y 28° N incluyendo México.	Amsterdam	811,83
	Barcelona	895,04
	Berlín	1.007,43
	Bruxelles	821,81
	Düsseldorf	955,84
	Frankfurt	1.055,00
	Göteborg	678,71
	Hamburg	1.006,83
	Helsinki	491,78
	Kobenhavn	791,12
	Köln-Bonn	936,69
	Lisboa	437,62
	London	603,75
	Madrid	601,64
	Manchester	399,88
	Milano	968,16
	München	1.204,53
	Oslo	497,87
	París	681,93
	Praha	1.218,01
	Roma	1.107,52
	Sal I., Cabo Verde	91,32
	S. María, Azores	156,21
	Shannon	181,54
	Stockholm	550,38
	Wien	1.398,31
	Zürich	1.028,37

Aeropuertos de salida (o de primer destino) situados en:	Aeropuertos de primer destino (o de salida)	ECUs
1	2	3
ZONA V		
Al oeste de 40° O y entre el Ecuador y 20° N.	Amsterdam	988,34
	Bale-Mulhouyse	1.037,02
	Barcelona	915,72
	Bordeaux	725,37
	Düsseldorf	1.148,87
	Franckfurt	1.131,06
	Glasgow	415,43
	Hamburg	1.109,86
	Helsinki	647,37
	Köln-Bonn	1.073,96
	Las Palmas, Gran Canaria	644,64
	Lisboa	518,87
	London	780,06
	Lyon	979,47
	Madrid	702,18
	Manchester	605,78
	Marseille	1.142,17
	Milano	1.082,77
	München	1.229,15
	Nantes	687,71
	París	818,46
	Porto	504,51
	Porto Santo, Madeira	316,80
	Prestwick	425,87
	Roma	1.261,42
	Santiago, España	520,03
	Santa María, Azores	204,38
	Shannon	275,55
	Stockholm	1.198,67
	Tenerife	639,08
	Toulouse-Blagnac	963,34
	Wien	1.247,56
	Zürich	1.147,43

Las cantidades anteriormente indicadas han sido calculadas de acuerdo con las siguientes tarifas unitarias aplicadas en los diferentes países participantes en el sistema:

Países	ECUs
Bélgica/Luxemburgo	68,59
Alemania	77,82
Francia	66,05
Reino Unido	87,04
Países Bajos	50,53
Irlanda	26,43
Suiza	82,32
Portugal	39,55
Austria	61,88
España:	
Península	52,14
Canarias	55,56
Portugal-Santa María	11,15
Grecia	28,38
Turquía	27,50
Malta	38,76
Chipre	25,86
Hungría	18,65
Tasa unitaria global reducida para los vuelos domésticos en Austria	31,10