

2. La base reguladora de la pensión de invalidez por incapacidad permanente absoluta derivada de cualquier contingencia, será la que corresponda en cada caso de acuerdo con lo establecido en el artículo 17 de la Orden de 15 de abril de 1969, en tanto rija tal precepto para el Régimen General.

Para el supuesto de que procediera aplicar la salvedad del apartado a) de dicho artículo, se considerará base de cotización del inválido el resultado de dividir por doce, si se trata de invalidez derivada de accidente de trabajo o enfermedad profesional, o por catorce, si lo es de enfermedad común o accidente no laboral, la suma de las bases normalizadas tenidas en cuenta en los últimos doce meses cotizados por el interesado a este Régimen Especial con anterioridad a la fecha de efectos de la pensión.

Art. 4.º A la Orden de 3 de abril de 1973 se agregará una disposición transitoria con la denominación de «Séptima bis» y con el contenido siguiente:

«Séptima bis.—1. La aplicación de lo dispuesto en el artículo 20 de la presente Orden a los pensionistas de invalidez por incapacidad permanente absoluta o gran invalidez y en el artículo 22 a los pensionistas por incapacidad permanente total para la profesión habitual, se efectuará teniendo en cuenta las particularidades que se contienen en las normas de esta disposición transitoria, cuando aquéllos hayan obtenido tal condición de pensionistas con sujeción a: las disposiciones de este Régimen Especial vigente hasta el 28 de febrero de 1973; las contenidas en los Estatutos de las Mutualidades Laborales del Carbón o Caja de Jubilaciones y Subsidios de la Minería Asturiana; o las del Régimen de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales por actividades de la Minería del Carbón y por hechos acaecidos con anterioridad al 1 de abril de 1969.

2. En la aplicación del artículo 20 se tendrá en cuenta:

Primero.—El requisito de no ser titular de ninguna otra pensión de la Seguridad Social, que se determina en el número 1 de dicho artículo, no tendrá aplicación cuando se trate de las pensiones complementarias de silicosis del artículo sexto de los Estatutos de las Mutualidades Laborales del Carbón o de las pensiones del artículo 13 de los Estatutos de la Caja de Jubilaciones y Subsidios de la Minería Asturiana, sin perjuicio de las limitaciones que se establecen en el apartado tercero del presente número.

Segundo.—Los pensionistas de invalidez por accidente de trabajo o enfermedad profesional, que por padecer otra enfermedad determinante de incapacidad permanente absoluta sean titulares de pensión del referido artículo 13 de los Estatutos de la Caja de Jubilaciones y Subsidios de la Minería Asturiana, serán considerados pensionistas de invalidez absoluta por enfermedad común y solamente podrán acceder al derecho regulado en el artículo 20.

No obstante, reconocido este derecho a los solos efectos de muerte del interesado por accidente de trabajo o enfermedad profesional, se estará a lo previsto en el número 6 del artículo 22.

Tercero.—Los pensionistas a que se refiere el apartado anterior y los de invalidez permanente absoluta por accidente de trabajo o enfermedad profesional que sean titulares de pensión del artículo 13 de los Estatutos de la Caja de Jubilaciones y Subsidios de la Minería Asturiana no tendrán el derecho regulado en el artículo 20 si hubieron cumplido la edad de sesenta años antes de 1 de enero de 1967.

3. No tendrán el derecho regulado en el artículo 22 los pensionistas por invalidez permanente total para la profesión habitual que, a su vez, sean titulares de pensión de jubilación de alguna de las Mutualidades Laborales del Carbón o de la Caja de Jubilaciones y Subsidios de la Minería Asturiana o de pensión del artículo 13 de los Estatutos de esta última por haber cumplido la edad de jubilación.

4. El reconocimiento de los derechos establecidos en los artículos 20 y 22 de la presente Orden determinará la extinción de la pensión complementaria de silicosis del artículo sexto de los Estatutos de las Mutualidades del Carbón o de la pensión del artículo 13 de los Estatutos de la Caja de Jubilaciones y Subsidios de la Minería Asturiana que el interesado estuviese percibiendo. En el caso del artículo 20, la Mutualidad Laboral que viniese satisfaciendo alguna de tales pensiones compensará su importe al correspondiente servicio común que satisfaga la nueva cuantía reconocida por pensión de invalidez permanente absoluta o gran invalidez por accidente de trabajo o enfermedad profesional; esta compensación se efectuará por

años naturales y procederá en tanto no se produzca la extinción o suspensión de la pensión de invalidez permanente por accidente de trabajo o enfermedad profesional.

Cuando el artículo 20 se aplique a los pensionistas a que se refiere el apartado segundo del número 2 de la presente disposición transitoria, la nueva cuantía de la pensión de invalidez absoluta por enfermedad común absorberá el importe de la de accidente de trabajo o enfermedad profesional, y el servicio común que viniese satisfaciendo esta última compensará por su importe a la Caja de Jubilaciones y Subsidios de la Minería Asturiana en los mismos términos y condiciones que se establecen en el párrafo anterior.»

DISPOSICION FINAL

1. Se faculta a la Subsecretaría de la Seguridad Social para resolver cuantas cuestiones puedan plantearse en la aplicación de lo dispuesto en la presente Orden, que entrará en vigor el día 1 de marzo de 1977.

2. Cuando las peticiones que se formulen al amparo de la presente Orden reprodujeran otras que hubieran sido denegadas en virtud de lo establecido en los artículos 20 y 22, según su redacción originaria, serán resueltas con aplicación íntegra de aquélla, y si procediera el reconocimiento del derecho, la fecha de efectos económicos será la que respectivamente se especifica en la nueva redacción de los mencionados artículos.

DISPOSICION TRANSITORIA

Los derechos reconocidos de acuerdo con los artículos 20 y 22 de la Orden de 3 de abril de 1973, en su redacción originaria, se mantendrán en sus mismos términos y condiciones, cualquiera que hubiera sido la disposición en que se fundamentó el reconocimiento.

Lo que digo a VV. II. para su conocimiento y efectos.
Dios guarde a VV. II.
Madrid, 10 de marzo de 1977.

RENGIFO CALDERON

Ilmos. Sres. Subsecretario del Departamento y Subsecretario de la Seguridad Social.

MINISTERIO DEL AIRE

7450

ORDEN de 16 de marzo de 1977 por la que se modifican los anexos 1 y 2 del Decreto 1675/1972, de 28 de junio.

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 1675/1972, de 28 de junio, y en uso de las facultades que el mismo me confiere, previo informe y conformidad del Ministerio de Hacienda y del Consejo de Economía Nacional, 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 1675/1972, 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 1977.

Madrid, 16 de marzo de 1977.

FRANCO IRIBARNEGARAY

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

ANEXO 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 correspondiente 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, la ruta más corta.

Las rutas más generalmente utilizadas, en el sentido del párrafo anterior, se revisará 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 de 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 este tipo.

4.º Para el cálculo de la tarifa, el coeficiente de peso estará expresado por un número de dos decimales.

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

FIR/UIR Barcelona	11,1648 \$ USA
FIR/UIR Canarias	12,1016 \$ USA
FIR/UIR Madrid	11,1648 \$ 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 percepción de precios por utilización en rutas de instalaciones y servicios de ayuda 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 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.

e) Vuelos de ensayo o de control de las ayudas a la navegación.

f) Vuelos de ensayo de las aeronaves y vuelos que sirvan únicamente para la instrucción y entrenamiento del personal volante.

g) Vuelos efectuados por aeronaves civiles propiedad del Estado, a condición de que no se realicen con fines comerciales.

h) Vuelos de las aeronaves militares de aquellos países con los que exista trato de reciprocidad.

ANEXO 2

(En vigor 1-4-77)

Tarifas transatlánticas aplicables a las aeronaves cuyo coeficiente de peso es igual a la unidad (cincuenta toneladas métricas)

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
1	2	3	1	2	3
Zona I					
Entre 14° W y 110° W y al Norte de 55° N.	Alicante.	270,32		Hannover.	378,31
	Amsterdam.	345,30		Helsinki.	62,84
	Belfast.	93,97		Kobenhaven.	228,51
	Berlin-Tegel.	464,19		Köln-Bonn.	324,59
	Bruxelles.	367,79		Lahr.	289,48
	Dublin.	55,95		Las Palmas de Gran C.	53,13
	Düsseldorf.	402,82		Lisboa.	34,86
	East-Midlands.	217,66		Ljubljana.	429,83
	Edimburgh.	163,03		London.	175,28
	Frankfurt/Main.	443,16		Luton.	175,28
	Gerona.	260,56		Luxembourg.	248,17
	Glasgow.	153,98		Lyon.	235,41
	Ibiza.	266,95		Madrid.	88,62
	Hamburg.	206,30		Málaga.	79,27
	Köln-Bonn.	414,66		Manchester.	125,44
	Lahr.	465,18		Marsella.	173,88
	London.	310,50		Milano.	218,80
	Luton.	310,50		Moskva.	62,84
	Luxembourg.	413,81		München.	341,06
	Ljubljana.	595,14		Napoli.	193,38
	Málaga.	370,22		Nürnberg.	428,89
	Manchester.	217,38		Ostende.	230,36
	München.	531,22		Oslo.	62,84
	Ostende.	350,06		Palma de Mallorca.	140,37
	Palma de Mallorca.	378,67		Paris.	177,30
	Paris.	378,09		Praha.	397,24
	Prestwick.	153,98		Prestwick.	98,93
Rotterdam.	349,23		Rabat.	31,90	
Shannon.	18,57		Roma.	218,83	
Stornoway.	75,86		Sevilla.	70,78	
Sumburg.	63,40		Shannon.	32,59	
Venezia.	561,64		Spit.	429,83	
Wien.	592,25		Stansted.	175,28	
Zürich.	524,89		Stavanger.	172,37	
			Stockholm.	62,84	
			Stuttgart.	254,67	
			Tanger.	43,59	
			Tel-Aviv.	251,51	
			Tehran.	320,31	
			Torino.	218,80	
			Venezia.	218,80	
			Warszawa.	245,88	
			Wien.	452,48	
			Zagreb.	491,09	
			Zürich.	251,93	
Zona II			Zona IV		
Al Oeste de 110° W y al Norte de 55° N.	Amsterdam.	192,74	Al Oeste de 110° W y entre 28° N y 55° N.	Amsterdam.	320,67
	Bruxelles.	299,71		Bruxelles.	319,43
	Frankfurt/Main.	257,33		Dublin.	66,40
	Hamburg.	30,53		Frankfurt/Main.	436,04
	Köln-Bonn.	310,48		Kobenhaven.	129,07
			London.	259,74	
			Málaga.	103,28	
			Manchester.	138,77	
			Paris.	237,17	
			Prestwick.	140,39	
			Shannon.	23,13	
Zona III			Zona V		
Entre 30° W y 110° W y 28° N y 55° N.	Albenga.	218,80	Al Oeste de 30° W y entre el ecuador y 28° N.	Amsterdam.	261,43
	Alicante.	122,02		Bruxelles.	187,55
	Amsterdam.	274,38		Casablanca.	21,00
	Athina.	247,56		Düsseldorf.	266,66
	Bale-Mulhouse.	235,35		Frankfurt/Main.	267,48
	Barcelona.	114,98		Köln-Bonn.	265,30
	Belfast.	83,17		Las Palmas de Gran C.	114,12
	Beograd.	491,09		Lisboa.	37,62
	Bergen-Flesland.	62,84		London.	154,33
	Berlin-Schönefeld.	245,88		Luxembourg.	138,64
	Berlin-Tegel.	386,33		Madrid.	80,08
	Birmingham.	161,57		Manchester.	157,77
	Bordeaux.	138,44		Milano.	142,54
	Budapest.	465,63		Paris.	99,21
	Bruxelles.	259,12		Porto-Santo (Madeira).	11,10
	Casablanca.	31,90		Rabat.	21,00
	Dublin.	48,80		Roma.	189,31
	Dubrovnik.	491,09		Shannon.	29,21
	Düsseldorf.	319,96		Zürich.	167,86
	East-Midlands.	154,43			
	Edimburg.	117,75			
Frankfurt/Main.	351,15				
Genève.	211,19				
Genoa.	207,93				
Glasgow.	98,93				
Hamburg.	351,97				