

| Criterios de clasificación/condiciones mínimas | Categorías | | | |
|---|------------|----|-----|------|
| | * | ** | *** | **** |
| 10.3 Revestimiento protector de la bodega | | | Sí | Sí |
| 11. Frigorífico: | | | | |
| 11.1 Volumen mínimo disponible (0,5 dm ³ por pasajero) | | | | Sí |

328 *ORDEN de 28 de diciembre de 1999 por la que se reemplaza el anexo I del Decreto 1675/1972, de 26 de junio, relativo a las tarifas por ayudas a la navegación aérea (Eurocontrol) y se modifica el tipo de interés por mora en el pago de dichas tarifas.*

De acuerdo con lo establecido por el artículo 3 de la Ley 25/1998, de 13 de julio, de modificación del Régimen Legal de las Tasas Estatales y Locales y de Reordenación de las Prestaciones Patrimoniales de Carácter Público, y de conformidad con lo dispuesto en el Acuerdo multilateral relativo a las tarifas por ayudas a la navegación aérea, hecho en Bruselas el 12 de febrero de 1981, que ha sido ratificado por España mediante instrumento de 14 de abril de 1987, en particular con lo establecido en el párrafo 2, e), del artículo 3 y en el párrafo 1, a), del artículo 6 de dicho Acuerdo, y en ejecución de las Decisiones 55, 58 y 59 adoptadas por la Comisión Ampliada de Eurocontrol respectivamente los días 6 de septiembre y 10 de diciembre de 1999 (las dos últimas), se reemplaza el anexo 1 del Decreto 1675/1972, de 26 de junio, por el que se aprueban las tarifas a aplicar por el uso de la Red de Ayudas a la Navegación Aérea, se amplían las condiciones de aplicación del sistema, incorporando la forma de tarifar la componente de peso de las aeronaves, se modifican dichas condiciones en cuanto a excluir el posicionamiento de las aeronaves exoneradas por calibración de equipos de ayuda a la navegación y por último se modifica el interés por mora en el pago de las tarifas de Eurocontrol.

En su virtud, dispongo:

Artículo 1.

El anexo 1 del Decreto 1675/1972, de 26 de junio, por el que se aprueban las tarifas a aplicar por el uso de la Red de Ayudas a la Navegación Aérea (Eurocontrol), se sustituye por el que se contiene en esta Orden.

Artículo 2.

El tipo de interés por mora en el pago de las tarifas por ayudas a la navegación aérea (Eurocontrol) se establece en el 7,82 por 100 anual.

Disposición final.

Esta Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», si bien sus efectos se producirán de conformidad con lo determinado en las Decisiones números 55, 58 y 59 adoptadas por la Comisión Ampliada de Eurocontrol el día 6 de septiembre de 1999 y el día 10 de diciembre de 1999.

Madrid, 28 de diciembre de 1999.

ARIAS-SALGADO MONTALVO

ANEXO 1

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 1675/1972, de 26 de junio.

Segundo.—El número de unidades de servicio, designado «N», 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 referido Decreto, y «p» el coeficiente peso de la nave interesada.

Tercero.—1. Con la excepción de lo dispuesto en el párrafo tercero de este apartado, el coeficiente distancia es igual al coeficiente por 100 del número de kilómetros 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 del primer destino situado en el interior de dicho espacio aéreo o el punto de salida de este espacio.

2. Estos puntos de entrada y salida son aquellos en los que la ruta descrita en el plan de vuelo cruza los límites laterales de dicho espacio aéreo. El plan de vuelo incluye todos los cambios efectuados por el operador del plan de vuelo registrado inicialmente así como los cambios aprobados por el operador debidos a las medidas de gestión del tráfico aéreo.

3. A la distancia que haya de tenerse en cuenta, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1 se le disminuirán 20 kilómetros por cada despegue o cada aterrizaje efectuado en el espacio aéreo descrito en el artículo 3 del Decreto citado.

4. Para el cálculo de la tarifa, el coeficiente distancia estará expresado con un número de dos decimales.

Cuarto.—1. El coeficiente peso es igual a la raíz cuadrada del cociente obtenido al dividir por 50 el número de toneladas métricas del peso máximo certificado al despegue de la aeronave, tal como figura en el certificado de aeronavegabilidad, 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 del peso de la versión más pesada del tipo de esta aeronave que esté registrada.

2. Cuando una aeronave tenga varios pesos máximos certificados al despegue, el coeficiente peso se establecerá tomando como base el valor más alto del peso máximo al despegue autorizado para dicha aeronave por su Estado de registro.

3. 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 como mínimo una vez al año.

En ausencia de tal declaración, el coeficiente peso de cada aeronave de un mismo tipo, utilizada por un solo explotador, será establecido sobre la base del peso máximo admisible al despegue de la versión más pesada de este tipo.

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

Quinto.—1. Los precios unitarios de referencia aplicables a partir del 1 de enero de 2000 por los servicios puestos a disposición de los usuarios, dentro de los espacios aéreos españoles que se indican, son los siguientes:

FIR/UIR Barcelona: 44,65 euros.

FIR/UIR Canarias: 44,06 euros.

FIR/UIR Madrid: 44,65 euros.

Tipo de cambio de referencia utilizado: 1 euro = 166,386 pesetas.

2. Los precios unitarios de base aplicables a partir del 1 de enero de 2000 para el resto de Estados participantes en el sistema común de establecimiento y percepción de tarifas por ayudas a la navegación aérea son los siguientes:

| Estados | Tarifa unitaria | Tipo de cambio de referencia |
|---|-----------------|------------------------------|
| | Euros | 1 euro = |
| Bélgica-Luxemburgo | 59,82 | 40,3399 BEF |
| Alemania | 60,71 | 1,95583 DEM |
| Francia | 54,60 | 6,55957 FRF |
| Reino Unido | 81,74 | 0,646477 GBP |
| Países Bajos | 47,60 | 2,20371 NLG |
| Irlanda | 20,84 | 0,787564 IEP |
| Suiza | 72,03 | 1,60120 CHF |
| Portugal-Lisboa | 38,07 | 200,482 PTE |
| Austria | 63,54 | 13,7603 ATS |
| Portugal-Santa María | 16,36 | 200,482 PTE |
| Grecia | 30,78 | 326,790 GRD |
| Turquía | 39,31 | — |
| Malta | 33,70 | 0,424253 MTL |
| Italia | 63,54 | 1936,27 ITL |
| Chipre | 23,46 | 0,579415 CYP |
| Hungría | 26,92 | 255,064 HUF |
| Noruega | 48,60 | 8,22053 NOK |
| Dinamarca | 52,29 | 7,42950 DKK |
| Eslovenia | 63,21 | 195,677 SIT |
| Rumanía | 40,03 | — |
| República Checa | 36,56 | 36,2700 CZK |
| Suecia | 44,64 | 8,63345 SEK |
| República Eslovaca | 54,95 | 43,6915 SKK |
| Croacia | 58,85 | 7,60498 HRK |
| Bulgaria | 57,98 | — |
| ARYM | 58,71 | 60,7840 MKD |
| Vuelos de entrenamiento en Alemania | 36,51 | — |

3. Las tarifas unitarias para los Estados miembros de la Unión Económica y Monetaria son las resultantes de la aplicación de los tipos de conversión fijados entre el euro y las monedas de dichos Estados, establecidos de forma irrevocable el 31 de diciembre de 1998.

4. Las tarifas unitarias para los Estados cuya moneda nacional no es el euro y los tipos de cambio que

figuran en el cuadro anterior son los determinados y comunicados por Eurocontrol para aplicarse en el mes de enero de 2000.

No obstante, dichas tarifas unitarias para los Estados cuya moneda nacional no es el euro se calcularán mensualmente basándose en el tipo medio de cambio mensual, entre el euro y la moneda nacional, correspondiente al mes anterior a aquél en el cual se efectuó el vuelo. El tipo de cambio aplicado es el promedio mensual de los tipos cruzados al cierre, calculado por Reuters basándose en el tipo diario de interés para la compra (bid rate). Bulgaria, Rumanía y Turquía han establecido su base de costes en euros.

Sexto.—La tarifa se abonará en la sede de Eurocontrol. La moneda de cuenta utilizada será el euro.

Séptimo.—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 aeronavegabilidad, 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 en el espacio aéreo de las Regiones de Información de Vuelo dependientes del Estado español.

c) Vuelos que terminen en el aeródromo de salida de la aeronave en el curso de los cuales no se haya efectuado ningún aterrizaje (vuelos circulares).

d) Vuelos de búsqueda y salvamento efectuados bajo la responsabilidad de un organismo competente del Servicio de Búsqueda y Salvamento.

e) Vuelos que se realicen exclusivamente con el propósito de comprobar o de ensayar los equipos utilizados, o que se pretendan utilizar, como ayudas en tierra a la navegación aérea, a excepción de los vuelos de emplazamiento de las aeronaves en cuestión.

f) Los vuelos de formación realizados exclusivamente con objeto de obtener una licencia o una calificación, en el caso de la tripulación de vuelo, y en los que esta circunstancia se haga constar mediante la notificación apropiada en el plan de vuelo. Los vuelos deben efectuarse dentro del espacio aéreo definido en el artículo 3 del Decreto 1675/1972, de 26 de junio. Los vuelos no deben utilizarse para el transporte de pasajeros o carga, ni para el posicionamiento o la entrega de la propia aeronave.

g) Vuelos efectuados únicamente para el transporte, en misión oficial, del Monarca reinante y su familia próxima, de los Jefes de Estado y de Gobierno y de los Ministros del Gobierno. En todos los supuestos debe indicarse el rango de los pasajeros en el plan de vuelo.

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

i) Vuelos de ensayo efectuado exclusivamente con el objeto de obtener, renovar o mantener el certificado de aeronavegabilidad de una aeronave o de un equipo, siempre que esta circunstancia se haga constar mediante la notificación apropiada en el plan de vuelo, y dicho vuelo se realice en su totalidad dentro de la Región de Información de Vuelo del Estado español. Estos vuelos deben efectuarse sin fines comerciales, no pudiendo utilizarse para el transporte de pasaje o carga.

329

ORDEN de 30 de diciembre de 1999 por la que se modifica en materia de preselección de operador, la Orden de 22 de septiembre de 1998 por la que se establecen el régimen aplicable a las licencias individuales para servicios y redes de telecomunicaciones y las condiciones que deben cumplirse por sus titulares.

Con fecha 26 de septiembre de 1998 se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» la Orden de 22 de sep-