

Transferencias corrientes recibidas

Normativa	Importe concedido pendiente de liquidar a 1 de enero	Importe concedido en el ejercicio	Importe liquidado en el ejercicio	Importe concedido pendiente de liquidar a 31 de diciembre

Subvenciones corrientes recibidas

Normativa	Finalidad	Importe concedido pendiente de liquidar a 1 de enero	Importe concedido en el ejercicio	Importe liquidado en el ejercicio	Importe concedido pendiente de liquidar a 31 de diciembre	Reintegros	
						Importe	Causas

MINISTERIO DE FOMENTO

538 *ORDEN de 28 diciembre 2000 por la que se reemplaza el anexo 1 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 61 y 62 adoptadas ambas por la Comisión Ampliada de Eurocontrol el día 20 de diciembre de 2000, 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 y 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 9,45 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 desde el día 1 de enero de 2001, de conformidad con lo determinado en las Decisiones números 61 y 62 adoptadas por la Comisión Ampliada de Eurocontrol el día 20 de diciembre de 2000.

Madrid, 28 de diciembre de 2000.

ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

Excmo. Sr. Subsecretario de Fomento e Ilmo. Sr. Director general de Aviación Civil.

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 del presente apartado, el coeficiente distancia es igual al cociente 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 2001 por los servicios puestos a disposición de los usuarios, dentro de los espacios aéreos españoles que se indican, son los siguientes:

FIR/UIR Barcelona: 49,20 euros.

FIR/UIR Canarias: 50,22 euros.

FIR/UIR Madrid: 49,20 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 2001 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 en euros	Tipo de cambio de referencia 1 euro =	
Bélgica-Luxemburgo	66,91	40,3399	BEF
Alemania	68,03	1,95583	DEM
Francia	52,42	6,55957	FRF
Reino Unido	83,73	0,606805	GBP
Países Bajos	53,09	2,20371	NLG
Irlanda	19,67	0,787564	IEP
Suiza	76,43	1,52848	CHF
Portugal-Lisboa	40,46	200,482	PTE
Austria	65,57	13,7603	ATS
Portugal-Sta. María	12,78	200,482	PTE
Grecia	37,34	338,323	GRD
Turquía	44,49	—/—	—
Malta	44,25	0,398823	MTL
Italia	56,47	1.936,27	ITL
Chipre	19,63	0,573420	CYP
Hungría	28,85	262,183	HUF
Noruega	54,27	8,02191	NOK
Dinamarca	52,11	7,45589	DKK
Eslovenia	62,84	208,540	SIT
Rumania	42,52	—/—	—
República Checa	34,72	35,3997	CZK
Suecia	54,86	8,41290	SEK
República Eslovaca	58,96	43,0325	SKK
Croacia	47,42	7,51000	HRK
Bulgaria	56,99	—/—	—
ARYM	57,11	56,6754	MKD
República de Moldavia ..	49,60	10,6628	MDL

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 2001.

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, Rumania 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 2 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 efectuados 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.

COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CATALUÑA

539 *LEY 13/2000, de 20 de noviembre, de Regulación de los Derechos de Usufructo, Uso y Habitación.*

EL PRESIDENTE DE LA GENERALIDAD DE CATALUÑA

Sea notorio a todos los ciudadanos que el Parlamento de Cataluña ha aprobado y yo, en nombre del Rey y de acuerdo con lo que establece el artículo 33.2 del Estatuto de Autonomía de Cataluña, promulgo la siguiente Ley 13/2000, de 20 de noviembre, de Regulación de los Derechos de Usufructo, Uso y Habitación.

PREÁMBULO

Esta Ley tiene por objeto la regulación de los derechos de usufructo, uso y habitación, en uso de la competencia resultante del artículo 149.1.8.^a de la Constitución y del artículo 9.2 del Estatuto de Autonomía de Cataluña.

En relación al derecho de usufructo se ha optado, de momento, por establecer sólo una regulación de las

especificidades que ha tenido esta institución y las que se considera que debe tener en el futuro en el Derecho catalán, y, con aplicación supletoria del Código Civil, que es, evidentemente, de raíz romana y, por lo tanto, compatible con los principios propios del Derecho catalán; así, después de lo establecido en el título constitutivo y las disposiciones catalanas correspondientes, se aplicará la normativa de dicho Código.

Entre la normativa que se establece para el derecho de usufructo, cabe destacar, en primer lugar, el reconocimiento de la alienabilidad del derecho. Dada, no obstante, la importancia que este hecho puede representar para el nudo propietario, se atribuye a éste la posibilidad de evitar el cambio subjetivo y se le da la posibilidad de ejercer el derecho de adquisición preferente para recuperar aquel derecho.

El derecho de adquisición preferente abarca también las eventuales disposiciones a título gratuito y las que lo sean a título de venta, por cuya razón, a falta de precio, se prevé la atribución de una valoración al derecho que se quiere alienar.

Evidentemente, este aspecto, e incluso el mismo precio de venta, puede dar lugar a discrepancias, que, en su caso, en último término deberían resolverse por vía judicial.

Dejando de lado la regulación de otras situaciones especiales, se recogen las disposiciones que los artículos 279 a 282 de la Compilación del Derecho Civil de Cataluña dedican al usufructo de bosques y plantas, y se establece la aplicación preferente de la costumbre de la comarca. También existen sendos capítulos dedicados al usufructo con facultad de disposición y al derivado de dinero y participaciones en fondos de inversión de capitalización.

En relación al usufructo con facultad de disposición, al lado del régimen general, se hace el tratamiento específico del caso de disponibilidad con consentimiento ajeno, con una posición que beneficia al usufructuario, en el caso de falta de mayoría entre las personas que deben aprobar el acto, y la previsión de disponibilidad en caso de necesidad. Para la disponibilidad, se establece un deber de información al nudo propietario, la posibilidad de obtener subsidiariamente la autorización por vía judicial si la alienación tuviese que ser consentida por otras personas, y una aplicación residual de la subrogación real.

Se regula el usufructo de dinero y participaciones en fondos de inversión, ya que cabe esperar que sea cada vez más frecuente el uso de esta institución en este ámbito y porque es muy necesaria una regulación, especialmente en lo referente a los fondos de capitalización, dado que se ha partido de la base que, de acuerdo con la naturaleza del derecho de usufructo y con la previsible voluntad de los constituyentes, a pesar de su silencio, si procede, era necesario permitir al usufructuario la efectividad de su derecho.

Es evidente, pues, que, si era necesario esperar a la desinversión, ultra la no disponibilidad de recursos en el intervalo aspecto, que es difícil imaginar que fuera querido por el constituyente, se permitía la inoperancia del derecho del usufructuario durante toda su vida, si moría antes de aquella desinversión, hecho difícilmente compatible con la naturaleza del derecho.

Por dicho motivo se otorga al usufructuario la opción de esperar a la extinción del fondo o usufructo o pedir el rendimiento presunto de la participación en el fondo de inversión equivalente al interés legal del dinero establecido por la anualidad transcurrida incrementado en dos puntos.

Los derechos de uso y habitación se regulan de forma autónoma, a pesar de que se sujetan supletoriamente a la normativa del usufructo.