

citado artículo, vendrán obligadas a aplicar el P. G. C. a partir de 1 de enero de 1978 o en la fecha en que, dentro del indicado año, comience su ejercicio económico.

Segundo.—Las Empresas no comprendidas en el apartado anterior que hayan regularizado sus balances según el mencionado texto refundido, vendrán obligadas a aplicar el P. G. C. al iniciarse el ejercicio que se señale en las normas de adaptación sectorial que se aprueben por este Ministerio a propuesta de la Comisión Central de Planificación Contable, que serán publicadas en el «Boletín Oficial del Estado».

La citada Comisión propondrá también a este Ministerio los sectores que, a su juicio, no precisen de la adaptación indicada, así como el ejercicio económico en que las Empresas incluídas en los mismos deberán comenzar a cumplir su compromiso de aplicar el P. G. C. Los acuerdos del Ministerio sobre este particular serán publicados en el «Boletín Oficial del Estado».

Tercero.—Las Empresas comprendidas en el apartado primero de esta Orden podrán aplicar, en sustitución del P. G. C., el Plan de Contabilidad para las pequeñas y medianas Empresas, aprobado por Decreto 2822/1974, de 20 de julio, siempre que reúnan las condiciones exigidas para ello conforme a las disposiciones que sobre el particular contiene el apartado 5 de la nota previa del texto acabado de citar en último lugar.

Con respecto a las demás Empresas, en las normas de adaptación sectorial que apruebe este Ministerio, o en los acuerdos que dicte en cumplimiento de lo establecido en el párrafo 2.º del apartado anterior de esta Orden, se incluirán instrucciones específicas sobre aplicación del Plan de Contabilidad para las pequeñas y medianas Empresas en los casos que legalmente proceda.

Cuarto.—En el plazo de seis meses a partir de la publicación de esta Orden en el «Boletín Oficial del Estado» se dictará por este Ministerio la correspondiente disposición reglamentando el contenido del último párrafo del apartado 10 de la introducción al P. G. C., así como un régimen específico de consultas sobre aplicación del indicado texto.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 20 de octubre de 1975.

CABELLO DE ALBA Y GRACIA

Ilmo. Sr. Director general de Tributos.

MINISTERIO DE TRABAJO

22328

CORRECCION de erratas de la Resolución de la Dirección General de Trabajo por la que se aprueba la Norma Técnica Reglamentaria MT-9 sobre equipos de protección personal de vías respiratorias: Mascarillas autofiltrantes.

Padecido error en la inserción de la Norma Técnica Reglamentaria anexa a la mencionada Resolución, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 216, de fecha 9 de septiembre de 1975, páginas 19080 a 19084, se transcribe a continuación la oportuna rectificación:

En la Norma Técnica, Introducción, líneas quinta y sexta, donde dice: «... física y/o mecánica e incluso una manguera ...»; debe decir: «... física y/o química e incluso una manguera ...».

MINISTERIO DEL AIRE

22329

ORDEN de 29 de octubre de 1975 por la que se da una nueva redacción a los anexos 1 y 2 del Decreto 1675/1972, de 28 de junio.

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 3.º 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 número 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 noviembre de 1975.

Madrid, 29 de octubre de 1975.

CUADRA

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 3.º 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.º 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:

- 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
- El aeródromo de destino situado en el interior de dicho 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 revisarán anualmente, antes del 1 de noviembre para tomar en cuenta las modificaciones que eventualmente aparezcan en la estructura de las rutas, o en la del 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.º 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 su 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	6,9498 \$ US
FIR/UIR Canarias	7,1088 \$ US
FIR/UIR Madrid	6,9498 \$ US

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 de 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 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 de 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 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 del 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 control o de ensayo 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 el 1-11-1975)

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

Aeródromos de salida (o de primer destino) situados	Aeródromo de primer destino (o de salida)	Precio de la tarifa en dólares USA
1	2	3
Zona I		
Entre 14° W. y 110° W. y al Norte de 55° N.	Amsterdam	193,12
	Belfast	51,17
	Berlin-Tegel	268,50
	Bruxelles	210,07
	Düsseldorf	232,45
	East Midlands	118,53
	Edinburgh	88,78
	Frankfur/Main	259,74
	Glasgow	83,85
	Hamburg	113,70
	Lahr	263,29
	London	169,09
	Luton	169,09
	Luxembourg	235,80
	Málaga	224,11
	Manchester	113,38
	Oostende	191,29
Palma de Mallorca	229,25	
Paris	208,83	
Prestwick	83,85	
Rotterdam	195,96	
Shannon	10,94	
Zurich	305,06	
Zona II		
Al Oeste de 110° W. y al Norte de 55° N.	Amsterdam	110,04
	Bruxelles	172,10
	Frankfurt/Main	150,94
	Hamburg	17,98
	Köln-Bonn	179,76
	London	174,17
Paris	191,88	
Zona III		
Entre 30° W. & 110° W. y 28° N. & 55° N.	Albenga	142,11
	Amsterdam	155,79
	Athinaí	160,91
	Bale-Mulhouse	146,03
	Barcelona	74,94
	Belfast	45,41
	Beograd	294,98
	Bergen/Flesland	34,22
	Berlin-Schönefeld	134,32
	Berlin-Tegel	224,03
	Birmingham	88,57
	Bordeaux	90,42
	Bruxelles	144,91
	Budapest	279,75
	Casablanca	24,07
	Dublin	28,73
	Dubrovnik	294,98
	Düsseldorf	183,14
	East-Midlands	85,38
	Frankfurt/Main	203,30
	Genève	134,66
	Glasgow	54,06
	Hamburg	201,76
	Hannover	221,95
	Helsinki	34,22
	Kobenhavn	124,94
	Köln-Bonn	185,87
Lahr	174,56	
Las Palmas de Gran Canaria	31,21	
Lisboa	26,31	
London	96,98	
Luton	96,98	
Luxembourg	145,17	
Lyon	147,23	

Aeródromos de salida (o de primer destino) situados	Aeródromo de primer destino (o de salida)	Precio de la tarifa en dólares USA
1	2	3
Zona III		
Entre 30° W. & 110° W. y 28° N. & 55° N.	Madrid	56,92
	Málaga	55,70
	Manchester	69,85
	Milano	142,11
	Moskva	34,22
	München	205,03
	Napoli	130,26
	Nice	108,87
	Oostende	127,46
	Oslo	34,22
	Palma de Mallorca	90,64
	Paris	107,02
	Praha	231,28
	Prestwick	54,06
	Rabat	24,07
	Roma	148,09
	Sevilla	50,42
	Shannon	19,19
	Stansted	96,98
	Stavanger	93,87
Stockholm	34,22	
Stuttgart	159,94	
Tel Aviv	163,56	
Torino	142,11	
Venezia	142,11	
Warszawa	134,32	
Wien	269,83	
Zagreb	294,98	
Zürich	158,46	
Zona IV		
Al Oeste de 110° W. y en- tre 28° N-55° N	Amsterdam	179,79
	Bruxelles	176,34
	Dublin	36,99
	Frankfurt/Main	250,30
	London	141,69
	Málaga	67,63
	Manchester	76,92
	Paris	137,34
	Prestwick	76,45
	Shannon	13,62
Zona V		
Al Oeste de 30° W. y en- tre el Ecuador y 28° N.	Amsterdam	149,54
	Bruxelles	113,40
	Casablanca	15,85
	Düsseldorf	155,16
	Frankfurt/Main	169,43
	Köln-Bonn	154,36
	Las Palmas de Gran Canaria	67,04
	Lisboa	28,39
	London	84,99
	Luxembourg	98,17
	Madrid	55,94
	Manchester	86,16
	Milano	100,25
	Paris	72,80
	Rabat	15,85
	Roma	133,94
	Shannon	17,20
	Zürich	121,99

Este Ministerio ha tenido a bien disponer:

Primero.—La cuantía del derecho compensatorio variable para las importaciones en la Península e islas Baleares de los productos que se indican es la que a continuación se detalla para los mismos:

Producto	Partida arancelaria	Pesetas Tm. neta
Afún y los demás túnidos congelados	03.01 A	20.000
Atún y los demás túnidos frescos o refrigerados	Ex. 03.01 B-2	20.000
Boquerón y anchoa frescos y demás engraulidos	Ex. 03.01 B-2	20.000
Sardina fresca	Ex. 03.01 B-2	12.000
Bacalao congelado	Ex. 03.01 C	15.000
Boquerón y anchoa congelados y demás engraulidos.	Ex. 03.01 C	20.000
Merluza y pescadilla congeladas	Ex. 03.01 C	15.000
Sardinias congeladas	Ex. 03.01 C	5.000
Bacalao	03.02 A	5.000
Anchoa y demás engraulidos	Ex. 03.02 C	20.000
Langostas congeladas	Ex. 03.03 B-1	25.000
Cefalópodos frescos	03.03 B-4	15.000
Cefalópodos congelados	Ex. 03.03 B-5	15.000
Los demás crustáceos congelados	Ex. 03.03 B-5	25.000

Segundo.—Estos derechos estarán en vigor desde la fecha de la publicación de la presente Orden hasta el día 6 de noviembre próximo.

En el momento oportuno se determinará por este Departamento la cuantía y vigencia del derecho compensatorio variable del siguiente periodo.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 30 de octubre de 1975.

CERÓN

Ilmo. Sr. Director general de Política Arancelaria e Importación.

22331 ORDEN de 30 de octubre de 1975 sobre fijación del derecho regulador para la importación de productos sometidos a este régimen.

Ilustrísimo señor:

De conformidad con el artículo octavo del Decreto 3221/1972, de 23 de noviembre, y la Orden ministerial de fecha 14 de diciembre de 1972,

Este Ministerio ha tenido a bien disponer:

Primero.—La cuantía del derecho regulador para las importaciones en la Península e islas Baleares de los productos que se indican es la que a continuación se detalla para los mismos:

Producto	Partida arancelaria	Pesetas Tm. neta
Legumbres y cereales:		
Garbanzos	07.05 B-1	10
Alubias	07.05 B-2	10
Lentejas	07.05 B-3	10
Cebada	10.03 B	527
Maíz	10.05 B	1.022
Alpiste	10.07 A	10
Sorgo	10.07 B-2	511
Mijo	Ex. 10.07 C	10

MINISTERIO DE COMERCIO

22330 ORDEN de 30 de octubre de 1975 sobre fijación del derecho compensatorio variable para la importación de productos sometidos a este régimen.

Ilustrísimo señor:

De conformidad con el artículo octavo del Decreto 3221/1972, de 23 de noviembre, y las Ordenes ministeriales de Hacienda de 24 de mayo de 1973 y de Comercio de 13 de febrero de 1975,