

tración contratante para la recepción de las obras, corresponde al propio Organismo.

No obstante, para las recepciones de obras de presupuesto de ejecución superior a 500 millones de pesetas, los Organismos autónomos podrán solicitar a través del Subsecretario, que los Inspectores adscritos a la Subdirección General de la Contratación de la Obra Pública desempeñen con carácter permanente la actividad de facultativos representantes de aquellos Organismos para la recepción de tales obras.

2. En todo caso, las obras ejecutadas por los Organismos autónomos en los que la Administración contratante sea el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, serán recibidas por los Inspectores facultativos adscritos a la Subdirección General de Inspección de la Contratación de la Obra Pública, en iguales supuestos y con los mismos criterios establecidos en el apartado primero de esta Orden.

Tercero.—Recepción de las obras ejecutadas en Ceuta y Melilla.

Los Inspectores asistirán como facultativos representantes de la Administración a las recepciones de las obras competencia del Departamento en el ámbito territorial de Ceuta y Melilla, cualquiera que sea el presupuesto de ejecución de estas obras.

Cuarto.—Cláusula derogatoria.

Queda derogada la Orden del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo de 4 de mayo de 1988.

Quinto.—Entrada en vigor.

Esta Orden entrará en vigor el día 1 de enero de 1993.

Madrid, 18 de diciembre de 1992.

BORRELL FONTELLES

Excmo. Sr. Secretario de Estado para las Políticas del Agua y el Medio Ambiente e Ilmos. Sres. Subsecretario, Secretarios generales del Departamento y Presidentes o Directores de Organismos autónomos.

**28866** *ORDEN de 23 de diciembre de 1992 por la que se reemplazan 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 ejecución de lo acordado en la Decisión número 22, adoptada por unanimidad por la Comisión Ampliada de Eurocontrol el 27 de noviembre de 1992, dispongo:

Artículo único.—Los anexos 1 y 2 del Decreto 1675/1972, de 28 de junio, son sustituidos por los que se contienen en la presente Orden, que entrará en vigor el día 1 de enero de 1993.

Madrid, 23 de diciembre de 1992.

BORRELL FONTELLES

Ilmos. Sres. Secretario general para los Servicios de Transportes y 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.

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 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 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 ese 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:

	ECUs
FIR/UIR Barcelona .....	49,56
FIR/UIR Canarias .....	52,86
FIR/UIR Madrid .....	49,56

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 42,0743 =DEM 2,04243 =FRF 6,89232 =GBP 0,714185 =IEP 0,766221 =NLG 2,30310 =CHF 1,82743 =PTE 172,911 =ATS 14,3758 =ESP 129,976 =GRD 250,515 =TRL 9.519,40 =MTL 0,411384 =CYP 0,587855 =HUF 106,08.

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 participante 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:

- 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.
- Vuelos efectuados en su totalidad según las reglas de vuelo visual entre el aeródromo de salida y el de primer destino.
- Vuelos que terminen en el aeródromo de salida de la aeronave en el curso de los cuales no se haya efectuado ningún aterrizaje.
- Vuelos de búsqueda y salvamento efectuados bajo la responsabilidad de un Organismo SAR establecido por uno o varios Estados.
- Vuelos de control o de ensayo de las ayudas a la navegación.
- Vuelos de ensayo efectuados exclusivamente con objeto de obtener, renovar o mantener el certificado de aeronavegabilidad de una aeronave o de un equipo.
- Vuelos de entrenamiento efectuados exclusivamente con objeto de obtener, renovar o mantener un título de piloto o una calificación.
- Vuelos efectuados por aeronaves civiles propiedad del Estado, a condición de que no se realicen con fines comerciales.
- Vuelos de las aeronaves militares de aquellos países con los que exista trato de reciprocidad.

## ANEXO 2

Tarifas a partir del 1 de enero de 1993 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	Aeropuertos primer destino (o de salida)	ECUs
1	2	
<i>Zona I</i>		
Entre el 14º O y 110º O y al Norte de 55º N, con la excepción de Islandia.	Frankfurt.	1.400,61
	London.	944,48
	París.	1.227,98
	Prestwick.	494,79

Aeropuertos de salida (o de primer destino) situados	Aeropuertos primer destino (o de salida)	ECUs
1	2	
<i>Zona II</i>		
Entre 40º O y 110º O y 28º N y 55º N.	Abidjan.	143,62
	Amman.	1.658,94
	Amsterdam.	916,02
	Athinaí.	1.247,79
	Bale-Mulhouse.	936,75
	Banjul.	139,18
	Barcelona.	763,78
	Belfast.	210,15
	Beograd.	1.510,53
	Berlín.	1.019,96
	Birmingham.	516,55
	Bordeaux.	522,96
	Bristol.	511,89
	Bruxelles.	871,22
	Budapest.	1.449,90
	Cairo.	1.462,61
	Cardiff.	323,56
	Casablanca.	347,85
	Dakar.	139,07
	Dublín.	138,78
	Dubrovnik.	1.431,82
	Düsseldorf.	1.043,85
	East Midlands.	572,25
	Frankfurt.	1.130,62
	Geneva.	901,29
	Glasgow.	318,73
	Hamburg.	1.050,48
	Helsinki.	550,48
	Istanbul/Atatürk.	1.532,05
	Jeddah.	1.599,76
	Kiev.	1.071,99
	Kobenhavn.	829,70
	Köln-Bonn.	1.064,46
	Lagos.	139,84
	Lamezia Terme.	1.171,86
	Las Palmas, Gran Canaria.	485,93
	Leeds y Bradford.	509,56
	Lille.	767,70
	Lisboa.	397,16
	Ljubljana.	1.367,13
	London.	599,20
	Luxembourg.	1.024,75
	Lyon.	926,03
	Maastricht.	958,25
Madrid.	553,72	
Málaga.	633,66	
Manchester.	466,38	
Manston.	678,13	
Marseille.	931,10	
Milano.	1.038,92	
Monrovia.	139,18	
Moskva.	594,09	
München.	1.309,43	
Nantes.	486,84	
Napoli-Capodichino.	1.048,31	
Newcastle.	491,27	
Nice.	938,23	
Oostende.	766,75	
Oslo.	614,37	
París.	730,73	
Ponta Delgada, Azores.	144,39	
Porto.	290,86	
Praha.	1.313,45	
Prestwick.	318,73	
Riyadh.	1.570,04	
Roma.	1.075,36	
Sal I., Cabo Verde.	139,07	
Santa María, Azores.	154,48	

Aeropuertos de salida (o de primer destino) situados	Aeropuertos primer destino (o de salida)	ECUs
1	2	
	Santiago, España.	254,19
	Shannon.	91,31
	Sofía.	1.586,39
	Stockholm.	614,37
	Stuttgart.	1.148,35
	Tel-Aviv.	1.627,04
	Tenerife.	445,47
	Torino.	1.094,79
	Toulouse-Blagnac.	692,86
	Venezia.	1.236,32
	Warszawa.	941,77
	Wien.	1.430,59
	Zagreb.	1.501,62
	Zürich.	1.066,90
<i>Zona III</i>		
Al oeste de 110° O y entre 28° N y 55° N.	Amsterdam.	1.052,69
	Düsseldorf.	1.145,79
	Frankfurt.	1.172,48
	Geneva.	1.367,86
	Hamburg.	763,99
	Kopenhavn.	862,26
	London.	882,46
	Lusembourg.	1.287,60
	Madrid.	439,89
	Manchester.	700,45
	Milano.	1.075,75
	París.	996,92
	Prestwick.	441,74
	Shannon.	86,99
	Zürich.	1.451,36
<i>Zona IV</i>		
Al oeste de 40° O y entre 20° N y 28° N, incluyendo México.	Amsterdam.	880,12
	Barcelona.	871,34
	Berlín.	1.063,00
	Bruxelles.	895,38
	Düsseldorf.	1.001,65
	Frankfurt.	1.064,46
	Goteborg.	738,11
	Hamburg.	1.040,12
	Helsinki.	544,94
	Kopenhavn.	870,60
	Köln-Bonn.	1.020,79
	Lisboa.	450,80
	London.	587,16
	Madrid.	639,04
	Manchester.	418,59
	Milano.	981,49
	München.	1.191,52
	Oslo.	551,69
	París.	655,71
	Praha.	1.245,53
	Roma.	1.101,75
	Sal I., Cabo Verde.	90,83
	Santa María, Azores.	155,37
	Shannon.	171,11
	Stockholm.	608,09
	Wien.	1.373,50
	Zürich.	990,12
<i>Zona V</i>		
Al oeste de 40° O y entre el Ecuador y 20° N.	Amsterdam.	1.042,38
	Bale-Mulhouse.	995,07
	Barcelona.	905,80
	Bordeaux.	712,07
	Düsseldorf.	1.158,05
	Frankfurt.	1.106,92
	Hamburg.	1.178,14

Aeropuertos de salida (o de primer destino) situados	Aeropuertos primer destino (o de salida)	ECUs
1	2	
	Helsinki.	706,40
	Köln-Bonn.	1.084,10
	Las Palmas, Gran Canaria.	620,81
	Lisboa.	534,39
	London.	808,54
	Lyon.	947,80
	Madrid.	722,27
	Manchester.	625,37
	Marseille.	1.123,24
	Milano.	1.118,92
	München.	1.183,48
	Nantes.	670,47
	París.	826,66
	Porto.	519,53
	Porto Santo, Madeira.	320,25
	Prestwick.	393,95
	Roma.	1.237,17
	Santa María, Azores.	203,28
	Santiago, España.	523,34
	Shannon.	264,78
	Stockholm.	1.257,79
	Tenerife.	615,53
	Toulouse-Blagnac.	670,47
	Zürich.	1.097,57

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

	ECUs
Bélgica/Luxemburgo .....	85,42
Alemania .....	71,20
Francia .....	62,56
Reino Unido .....	96,45
Países Bajos .....	57,91
Irlanda .....	24,03
Suiza .....	70,59
Portugal .....	42,46
Austria .....	53,87
España:	
Península .....	49,56
Canarias .....	52,86
Portugal-Santa María .....	11,09
Grecia .....	26,91
Turquía .....	30,98
Malta .....	75,26
Chipre .....	14,28
Hungría .....	14,14
Tasa unitaria global reducida para los vuelos domésticos en Turquía, a .....	20,35

**28867** RESOLUCION de 16 de noviembre de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el Proyecto de Construcción de la Variante de Puerto Real. Tramos I y II, carretera N-IV de Madrid a Cádiz, puntos kilométricos 660,0 al 667,6, provincia de Cádiz, de la Dirección General de Carreteras.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, se hace pública para general conocimiento la declaración de impacto ambiental sobre el Proyecto de Cons-