

# I. Disposiciones generales

## MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

*ACUERDO entre el Gobierno de España y la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea «Eurocontrol» relativo a la percepción de las tarifas correspondientes a la utilización en ruta de instalaciones y servicios de ayuda a la navegación, hecho en Bruselas el día 17 de diciembre de 1971.*

El Gobierno de España, representado por la Subsecretaría de Aviación Civil, de una parte;

La Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea «Eurocontrol», desde ahora denominada «La Organización», representada por el Presidente de la Comisión Permanente, de otra parte;

Vista la Convención Internacional de Cooperación para la Seguridad de la Navegación Aérea «Eurocontrol», firmada en Bruselas el 13 de diciembre de 1960, más abajo llamada Convención, y sobre todo las disposiciones de su artículo 13;

Vista la decisión número 16 tomada por la Comisión Permanente para la seguridad de la navegación aérea en el curso de su 33.ª sesión, de fecha 18 de noviembre de 1971;

Considerando que los Gobiernos de los países miembros de «Eurocontrol» y la Organización han instaurado un sistema de tarifas por el uso de las instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta, en los espacios aéreos de sus competencias respectivas y que la Organización asegura la percepción de estos precios;

Considerando que el Gobierno de España ha decidido establecer tarifas por el uso de las instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta, en el espacio aéreo de la competencia de España, y desea utilizar, conforme al artículo 13 de la Convención «Eurocontrol», los servicios de la Agencia de Servicios de la Circulación Aérea, para asegurarse la percepción por cuenta del Organismo Autónomo «Aeropuertos Nacionales», de la Subsecretaría de Aviación Civil.

Han convenido lo siguiente:

### Artículo primero

La Subsecretaría de Aviación Civil encarga a la Organización que perciba en su nombre las cantidades que le sean debidas por los usuarios de las instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta en el espacio aéreo de la competencia de España, en virtud de las disposiciones legislativas y reglamentarias de España.

### Artículo 2.º

La ejecución de las tareas conferidas por el artículo primero del presente Acuerdo a la Organización está subordinada a la adopción, en el sistema de tarifas de España, de los siguientes principios:

- Conformidad con el sistema de tarifas descrito en el anexo del presente Acuerdo.
- Armonización de la base tarifaria, así como de la cuota de cobertura de los gastos con las de los países miembros de la Organización.
- Establecimiento del total de la tarifa sobre la base del franco francés, constituido por 200 miligramos de oro fino de 900 milésimas, tal como ha sido declarado a las Autoridades del Fondo Monetario Internacional el 29 de diciembre de 1959.
- Obligación de prever que las sumas facturadas se paguen por el usuario en la sede de la Organización y según las modalidades aplicadas, en materia de precios percibidos, por los países miembros de la Organización.
- Posibilidad de que la Agencia de Servicios de la Circulación Aérea recurra a la Subsecretaría de Aviación Civil para la cobertura forzosa de los débitos impagados.

### Artículo 3.º

Si durante la vigencia del Acuerdo los Gobiernos de los Estados miembros de «Eurocontrol» y la Organización aportaran modificaciones al sistema tarifario del que se hace mención en el preámbulo de dicho Acuerdo, las disposiciones que figuran en el anexo, previsto en el apartado a) del artículo que precede, podrán ser modificadas en consecuencia por acuerdo entre la Dirección General de Aeropuertos de la Subsecretaría de Aviación Civil y la Agencia de Servicios de la Circulación Aérea, representada por su Director general.

### Artículo 4.º

Con vistas a permitir a la Organización la ejecución de las tareas que le han sido confiadas, la Dirección General de Aeropuertos de la Subsecretaría de Aviación Civil proporcionará a la Agencia de Servicios de la Circulación Aérea:

- Las informaciones financieras y estadísticas necesarias para el cálculo de la cuota unitaria de España sobre la base de los gastos reales del año a partir del cual se ha establecido la base de cotización.
- Los datos que sean necesarios para el cálculo de las cantidades a percibir por lo que concierne al espacio aéreo de la competencia de España.

### Artículo 5.º

El monto de las cantidades efectivamente percibidas por la Organización y relativas al espacio aéreo de la competencia de España será entregado al Organismo Autónomo «Aeropuertos Nacionales» de la Subsecretaría de Aviación Civil tan rápidamente como sea posible, y lo más tarde, seis meses después de su percepción. Esta entrega se efectuará previa deducción de los costes de cobertura.

### Artículo 6.º

Sin perjuicio del derecho de la Subsecretaría de Aviación Civil a exigir a la Organización que rinda las cuentas detalladas relativas al cumplimiento de la tarea que se le ha encomendado en los términos del presente Acuerdo, el control de las operaciones financieras realizadas por la Organización por cuenta del Organismo Autónomo «Aeropuertos Nacionales» de la Subsecretaría de Aviación Civil será efectuado, conforme a las disposiciones del Reglamento financiero de la Organización y a su Reglamento de aplicación, en sus atribuciones respectivas, por el Controlador Financiero de la Agencia de Servicios de la Circulación Aérea y por la Misión de Control encargada de informar a la Comisión Permanente de la Organización.

### Artículo 7.º

- Toda controversia que pudiera nacer entre las Partes Contratantes, relativa a la interpretación o a la aplicación del presente Acuerdo, o de los acuerdos que de él deriven, y que no haya podido ser arreglada por vía de negociación directa, será sometida a arbitraje a petición de una cualquiera de las Partes.
- A este efecto, cada una de las partes designará en cada caso un Arbitro, y éstos se pondrán de acuerdo en la designación de un tercer Arbitro. En caso de que una de las Partes no hubiera designado su Arbitro en los dos meses siguientes a la fecha de recepción de la petición de la otra Parte, o en caso de que los Arbitros designados no hubieran podido, en los dos meses, ponerse de acuerdo sobre la designación del tercer Arbitro, cualquiera de las Partes podrá solicitar al Presidente de la Corte Internacional de Justicia que proceda a estas designaciones.
- El Tribunal arbitral determinará su propio procedimiento.
- Cada parte tomará a su cargo los gastos relativos a su Arbitro y a su representación delante del Tribunal; los gastos relativos al tercer Arbitro, así como los otros gastos, serán soportados a partes iguales por las Partes. El Tribunal arbitral puede, sin embargo, fijar una distribución diferente de los gastos si lo juzga apropiado.

5. Las decisiones del Tribunal arbitral serán obligatorias para las Partes en la controversia.

#### Artículo 8.º

El presente Acuerdo entrará en vigor en el momento de su firma.

Sin embargo, la ejecución de las tareas confiadas a la Organización en los términos del presente Acuerdo comenzará a partir de una fecha fijada de común acuerdo entre las Partes Contratantes.

#### Artículo 9.º

En caso de guerra, estado de emergencia, excepción, o por motivos de seguridad nacional, la aplicación del presente Acuerdo podrá ser suspendida, sea por decisión común de las Partes, sea por decisión unilateral de cualquiera de ellas, mediante aviso por escrito a la otra Parte.

#### Artículo 10

El presente Acuerdo se concluye por un período indeterminado, con un mínimo de dos años. Después de este período de dos años, se cancelará a petición de una de las Partes, mediante un preaviso de seis meses.

Hecho en Bruselas el 17 de diciembre de 1971, en dos ejemplares en lengua francesa y dos ejemplares en lengua española.

El texto en lengua francesa dará fe en caso de divergencia entre los textos.

Por el Gobierno de España, Jaime Alba Delibes.—Por la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea «Eurocontrol», M. Bertrand.

### A N E X O

#### DESCRIPCION DEL SISTEMA DE TARIFAS DE RUTA

##### 1. Definición del sistema de tarifas.

El sistema de tarifas de los Estados miembros de «Eurocontrol», llamado sistema regional armonizado, es un sistema en el que una sola tarifa es facturada para la región, cualquiera que sea el número de Estados sobrevolados, pero en el cual la tarifa se calcula por cada Estado, para llegar a un pago global para un vuelo dado, por adición de las tarifas parciales generadas en el espacio aéreo de cada Estado sobrevolado.

Este sistema puede ser objeto de nuevo examen al final de cada período de dos años.

2. Fórmula de cálculo de la tarifa en el sistema regional armonizado.

2.1. Por cada Estado (i), la tarifa se calcula según la fórmula siguiente:

$$t_i = t_u \times N$$

en la que  $t_u$  es la tarifa unitaria de pago para el Estado dado y  $N$  es el número de unidades de servicio obtenidas por el cálculo:

$$N = d \times p$$

donde  $d$  es el coeficiente distancia y  $p$  es el coeficiente de peso de la aeronave.

El sistema de tarifas está, pues, fundado sobre la distancia recorrida por la aeronave en el espacio aéreo interesado y sobre el peso de esta aeronave, pero el coeficiente peso tiene únicamente una influencia secundaria en la fórmula de cálculo.

2.2. El coeficiente distancia es igual al cociente de la división por 100 del número que indica la distancia ortodrómica, expresada en kilómetros, tomada en cada Estado entre:

- El Aeródromo de salida o el punto de entrada en el espacio aéreo que sea de la competencia de este Estado.
- Y el Aeródromo de primer destino o el punto de salida del espacio aéreo que sea de la competencia de dicho Estado.

Siendo estos puntos los de franqueo, por las rutas aéreas, de los límites de F. I. R. correspondientes a los límites del espacio aéreo dependiente de cada Estado; tal como figuran en las publicaciones aeronáuticas nacionales, y fijados teniendo en cuenta la ruta utilizada generalmente entre dos Aeródromos, o a falta de poderla determinar, por la ruta más corta.

No obstante, por cada despegue o aterrizaje, la distancia a tener en cuenta se disminuye en un tramo medio de 20 kilómetros para tomar en cuenta los servicios prestados por las instalaciones de aproximación de los Aeropuertos.

En lo concerniente a los vuelos efectuados en el espacio aéreo de un Estado que participa en el sistema de tarifas, para los cuales el Aeródromo de salida o de primer destino está situado al oeste de la línea quebrada, definida más abajo, y que la franquean, el coeficiente distancia se establece a partir de las distancias medias ponderadas por Estado, calculadas siguiendo las rutas aéreas utilizadas por los usuarios a lo largo de las diferentes estaciones del año.

La línea quebrada, anteriormente mencionada, se traza a partir del Polo Norte, por el 14º W. de longitud hasta el punto 53º N.-14º W.; a continuación, el 35º N. de latitud hasta el punto 55º N.-30º W., y luego, el 30º W. de longitud hasta el ecuador.

El coeficiente distancia es igual a la unidad para un vuelo de 100 kilómetros (teniendo en cuenta eventualmente los 20 kilómetros para el despegue y/o el aterrizaje). Para el cálculo de la tarifa, el coeficiente distancia se expresa por un número con dos decimales (por lo tanto, con aproximación al kilómetro).

2.3. El coeficiente de peso es igual a la raíz cuadrada del cociente de la división 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. Se calcula según la fórmula siguiente:

$$P = \frac{\text{Peso máximo al despegue}}{50}$$

No obstante, para un explotador que haya declarado a los Organismos responsables de las operaciones de confección de la tarifa que la flota de que dispone comprende varias aeronaves, correspondientes a versiones diferentes de un mismo tipo, el coeficiente peso, para cada aeronave de este tipo utilizado por este explotador, se determina 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 se efectúa cada seis meses.

En caso de que el explotador no haga la declaración indicada en el párrafo anterior, el coeficiente peso para cada aeronave de un mismo tipo, utilizado por este explotador, será establecido sobre la base del peso máximo al despegue de la versión más pesada de este tipo. El coeficiente peso es igual a la unidad para una aeronave cuyo peso máximo al despegue es de 50 toneladas métricas. Para el cálculo de la tarifa, el coeficiente peso se expresa por un número con dos decimales.

3. La unidad de servicio ( $N$ ) corresponde, pues, a una aeronave que pese 50 toneladas y recorra una distancia de 100 kilómetros.

4. La base tarifaria, es decir, la base de percepción de las tarifas, se establece por Estados.

Para un ejercicio dado, los gastos de las instalaciones y servicios de navegación aérea de los diferentes Estados participantes en el sistema se armonizan entre sí para establecer la base tarifaria siguiendo las recomendaciones de la Conferencia C. A. R. F. de 1967, aprobadas por el Consejo de la O. A. C. I.

Bajo reserva de esta armonización, estos gastos comprenden globalmente los gastos de funcionamiento de los servicios de ruta de los Estados participantes en el sistema, a los cuales se añade una cantidad del 15 por 100, que representa los gastos administrativos, y, por otra parte, la amortización y el interés de los gastos de capital.

Para el primer período de dos años de puesta en marcha de las tarifas de ruta (1971-1973), la base tarifaria se establece a partir de los gastos de los Estados en el año 1969, con un porcentaje de recuperación de éstos del 15 por 100 (más los gastos de percepción de las tarifas de ruta; véase punto 5.2).

La percepción de las tarifas por parte de la Organización por encargo de un Estado contratante (Estado que no es un Estado miembro pero que, por acuerdo especial, ha confiado a la Organización el percibir, en su nombre, las tarifas por la utilización de las instalaciones y servicios de navegación aérea de ruta que él proporciona en el espacio aéreo de su competencia) implica la armonización de la base tarifaria, así como del porcentaje de recuperación de los gastos de este Estado, con los de los Estados miembros de la Organización.

5. La tarifa unitaria de pago ( $t_u$  en la fórmula de cálculo) se establece por Estados a la vista de la fijación de las tarifas de pagos.

Se compone de dos elementos, que se suman después.

5.1. La tarifa unitaria nacional de pagos, obtenida dividiendo la base tarifaria del Estado interesado, para el período dado, por el número N de unidades de servicio generadas en el espacio aéreo de dicho Estado, en el curso del mismo período.

Para el primer período de dos años (1971-1973), la tarifa unitaria nacional se obtiene dividiendo un montante que representa el 15 por 100 de los gastos del Estado interesado en 1969, por el número N de unidades de servicio generadas en el espacio aéreo de este Estado en dicho año.

5.2. La tarifa unitaria regional administrativa, obtenida dividiendo los gastos anuales totales de percepción de las tarifas, estimados para un año de funcionamiento del Servicio Central de Tarifas de la Organización «Eurocontrol», por el número N total de unidades de servicio generadas en la región sometida a tarifas, establecido por estimación para el mismo período. De ello resulta que la parte de los gastos de percepción a cargo de los usuarios, en cada Estado sobrevolado, es idéntica para un mismo número de unidades de servicio producidas.

Para el primer período de dos años (1971-1973), la tarifa unitaria regional administrativa se establece dividiendo los gastos de percepción, estimados para el primer año de funcionamiento, por el número N total de unidades de servicio en la región estimado para este mismo período a partir de las unidades engendradas en 1969.

Los gastos de percepción serán recuperados de los usuarios al 100 por 100.

Estos gastos comprenden:

- Los gastos de prefinanciamiento del Servicio Central de Tarifas, asegurados por los Estados miembros de «Eurocontrol», antes del 1 de noviembre de 1971, a recuperar en un período de cuatro años.
- El coste estimado del Servicio Central de Tarifas en un año completo, a partir de las cifras de 1971.
- Los gastos locales anuales estimados de los Estados miembros de «Eurocontrol» solamente (para el primer período de dos años) y también los de los Estados contratantes (a partir del segundo período de dos años), gastos que corresponden a los gastos de recogida y transmisión de los datos necesarios para el cálculo de las tarifas. Durante el primer período de dos años, los gastos locales anuales de los Estados contratantes les son reembolsados en la medida que sean comparables con los de los Estados miembros, aunque ellos no hayan sido incluidos en los gastos de percepción.

5.3. La tarifa unitaria de pago se revisa cada dos años, teniendo en cuenta:

- Con respecto a la tarifa unitaria nacional, las nuevas instalaciones y servicios de ruta puestos en explotación, las instalaciones y servicios que ya no se utilizan (incidencia sobre la base tarifaria nacional), y la evolución real del tráfico y de los tipos de aeronaves en servicio (variación del número N de unidades de servicio).
- Con respecto a la tarifa unitaria regional administrativa, la evolución de los gastos de percepción de las tarifas, establecidas a partir de los gastos reales, para los años siguientes (con supresión de la recuperación del prefinanciamiento al cabo de cuatro años), y eventualmente el número de Estados participantes en el sistema.

Con motivo de esta revisión de la tarifa unitaria de pago, el porcentaje de recuperación de los gastos de los Estados, que sirven de base para el cálculo de la citada tarifa unitaria nacional, puede ser modificado.

#### 6. Trato particular de ciertas categorías de usuarios.

Algunos vuelos son objeto de un trato particular y se clasifican en tres categorías: vuelos excluidos del sistema, vuelos no tratados por el sistema y vuelos tratados por el sistema; las dos últimas categorías se subdividen a su vez.

6.1. La primera categoría (vuelos excluidos del sistema) comprende los vuelos militares COM (circulación operativa militar) y los vuelos de Búsqueda y Salvamento. Para estos vuelos, los gastos correspondientes se excluyen de la base tarifaria.

6.2. La segunda categoría (vuelos no tratados por el sistema) se subdivide en dos:

6.2.1. Vuelos no tratados sin reducción de la base tarifaria: vuelos VFR, vuelos circulares y vuelos de interés general, que comprenden los vuelos de aviones de Estado (aduana y policía),

vuelos de control de ayudas a la navegación, vuelos de prueba, de formación y de entrenamiento.

6.2.2. Vuelos no tratados con reducción de la base tarifaria, vuelos militares CAG (circulación aérea general) de los Estados miembros de «Eurocontrol» en el espacio aéreo de dichos Estados y, eventualmente, los vuelos militares CAG de los Estados contratantes en el espacio aéreo de estos mismos Estados.

6.3. La tercera categoría de vuelos comprende los vuelos tratados y que se benefician de un trato particular. Se descompone de la forma siguiente:

6.3.1. Los vuelos militares CAG de los Estados miembros en el espacio aéreo de los Estados contratantes y los vuelos militares CAG de terceros Estados (no miembros de «Eurocontrol»). Para estos vuelos se establecen unas facturas; éstas serán remitidas:

- Para pago a los Estados interesados, si los Estados participantes en el sistema y sobrevolados no tienen firmados acuerdos bilaterales o multilaterales que prevean la exención de las tarifas con los Estados a que pertenezcan las aeronaves utilizadoras.
- Para información a los Estados participantes en el sistema y sobrevolados, en el caso en que tales acuerdos existan con el Estado utilizador. Es posible, sin embargo, que los Estados participantes en el sistema que hayan firmado estos acuerdos, pidan que estos vuelos no sean tratados por el sistema, efectuando corrección de la base tarifaria (1).

6.3.2. Vuelos IFR de menos de dos toneladas. Se ha acordado dejar exentos de pago estos vuelos durante el período inicial de dos años (1971-1973), pero enviando las informaciones técnicas correspondientes a los ingresos no percibidos, a los Estados interesados para su información.

6.3.3. Vuelos IFR de dos a 5,7 toneladas. Se ha acordado aplicar una reducción del 50 por 100 sobre la tarifa unitaria nacional a estos vuelos (esta categoría pagará, sin embargo, la totalidad de los gastos de percepción correspondiente), y dirigiendo las informaciones relativas a los ingresos no percibidos de esta categoría de vuelos, a las Administraciones nacionales interesadas.

6.3.4. Vuelos domésticos. Los Estados se han reservado la posibilidad de exonerar sus vuelos domésticos; no obstante deberán informar oficialmente a la Organización de las decisiones tomadas sobre el plan nacional.

Las facturas serán o bien enviadas a los usuarios para pago, en los casos en que no haya exoneración, o bien a las Administraciones nacionales en el caso en que se haya tomado una decisión de exoneración.

#### 7. Provisión de los datos para el cálculo de las tarifas.

La responsabilidad de la provisión y de la exactitud de los datos necesarios para el cálculo de las tarifas incumbe a las Administraciones nacionales.

Se ha decidido extraer los datos necesarios para este cálculo, a partir de las informaciones que figuran en los planes de vuelo. Estas informaciones son las siguientes:

- Fecha del vuelo (salida o entrada en la zona).
- Aeródromo de salida (código OACI).
- Aeródromo de destino (código OACI).
- Tipo de aeronave (código OACI).
- Identidad del explotador o del propietario (número de vuelo o matrícula de la aeronave a partir de los códigos del OACI).

Estas informaciones se proporcionan a la Organización sobre un formato determinado, por un soporte y unos medios a determinar de común acuerdo, en un plazo de cuarenta y ocho horas después de la ejecución del vuelo (no contando los domingos y festivos). Los gastos relativos a la provisión de estos datos se incluyen en los gastos de recuperación de las tarifas según las disposiciones previstas en el apartado 5.2.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 20 de junio de 1972.—El Secretario general técnico, Enrique Thomas de Carranza.

(1) En esta hipótesis, estos Estados deben, sin embargo, proporcionar los datos de base relativos a los vuelos militares CAG internacionales con salida de su territorio, pues estos últimos pueden estar sometidos a tarifas en otros Estados participantes en el sistema.