

lú, Bescanó, Beuda, Biure, Boadella d'Emporrà, Bordils, Borrassà, Cabanelles Camós, Campdevànol, Camprodón, Canet d'Adri, Castellfolit de la Roca, Cellera de Ter (La), Celrà, Cervià de Ter, Cistella, Colomers, Cornellà de Terri, Crespià, Darnius, Esponellà, Far d'Empordà, Figueres, Flaçà, Foixà, Fontcoberta, Garrigàs, Garrigoles, Jafre, Juià, Lladó, Llanars, Llers, Madremanya, Maià de Montcal, Maçanet de Cabrenys, Mieres, Molló, Monfagut, Navata, Ogassa, Olot, Ordis, Osor, Palau de Santa Eulalia, Palol de Revardit, Pera (La), Planes d'Hostoles (Les), Pont de Molins, Pontós, Porqueres, Preses (Les), Quart, Ripoll, Riudaura, Rupià, Sales de Llierca, Salt, Sant Feliú de Pallderols, Sant Ferriol, Sant Gregori, Sant Jaume de Llierca, Sant Joan de les Abadeses, Sant Joan de Mollet, Sant Jordi Desvalls, Sant Joan de les Abadeses, Sant Julià del Llor i Bonàmati, Santa Llogaia d'Alguema, Santa Pau, Sarrià de Ter, Saus, Serinyà, Siurana, Susqueda, Tallada d'Empordà (La), Terrades, Torroella de Fluvià, Tortellà, Ultramort, Vall de Vianya (La), Vall d'En Bas (La), Vallfogona de Ripollés, Ventalló, Verges, Vidrà, Vilablareix, Viladesens, Vilademuls, Vilafant, Vilaür, Villalonga de Ter, Vilamalla, Vilanant y Vilopriu.

#### Comunidad Autónoma de Extremadura

Provincia de Badajoz:

Valencia de Mombuey.

#### Comunidad Autónoma de Murcia

Provincia de Murcia:

Murcia, Abanilla, Abarán, Aguilas, Albudeite, Alcantarilla, Aledo, Alguazas, Alhama de Murcia, Archena, Beniel, Blanca, Campos del Río, Ceutí, Cieza, Fortuna, Fuente Álamo, Librilla, Lorca, Lorquí, Mazarrón, Molina de Segura, Mula, Ojós, Pliego, Puerto Lumbreras, Ricote, San Javier, San Pedro del Pinatar, Santomera, Torre-Pacheco, Torres de Cotillas (Las), Totana, Ulea, Villanueva del Río Segura.

#### Comunidad Autónoma Valenciana

Provincia de Alicante:

Alacant, Agost, Aigües, Albatera, L'Alfàs del Pi, Algorfa, Algueña, Almoradí, Aspe, Benejúzar, Benferri, Benidorm, Benijófar, Bigastro, Busot, Callosa de Segura, Campello (El), Catral, Cox, Crevillent, Daya Nueva, Daya Vieja, Dolores, Elda, Elx, Finestrat, Formentera del Segura, Granja de Rocamora, Guardamar del Segura, Hondón de las Nieves, Hondón de los Frailes, Jacarilla, Monover, Montesinos (Los), Monforte del Cid, Mutxamel, Novelda, Orihuela, Orxeta, Petrer, Pilar de la Horadada, Pinoso, Rafal, Redován, Relleu, Rojales, Romana (La), San Fulgencio, San Isidro, San Juan de Alicante, San Miguel de Salinas, San Vicent del Raspeig, Santa Pola, Sella, Tibi, Torrevieja, Vila Joiosa (La) y Xixona.

### ANEXO III

#### Glosario de términos

**Aceleración sísmica:** Aceleración del movimiento del terreno producido por las ondas sísmicas generadas por un terremoto.

**Cartografía oficial:** La realizada con sujeción a las prescripciones de la Ley 7/1986, de Ordenación de la Cartografía, por las Administraciones Públicas o bajo su dirección y control.

**Coordenadas hipocentrales:** Son las coordenadas del foco sísmico. Están formadas por las coordenadas epicentrales y la profundidad focal.

**Elementos en riesgo:** Población, edificaciones, obras de ingeniería civil, actividades económicas y servicios públicos que se encuentren en peligro en un área determinada.

**Epicentro:** Proyección del hipocentro sobre la superficie terrestres.

**Hipocentro:** Punto donde se produce el terremoto.

**Intensidad sísmica:** Número escalado que indica los daños o efectos de un terremoto en un lugar determinado sobre las personas, estructuras y material terrestres. La escala utilizada en Europa y la oficial en España es la MSK, con grados de I a XII.

**Isosista:** Línea que une puntos de igual intensidad sísmica.

**Magnitud:** Cuantificación de la energía liberada por un terremoto basada en la medida instrumental de la amplitud de las ondas sísmicas. Hay diferentes escalas dependiendo del tipo de onda medida. La más utilizada es la escala de Richter.

**Método determinista:** Método de cálculo de la peligrosidad sísmica basado en la hipótesis de que la sismicidad futura será igual que la ocurrida en el pasado.

**Método probabilista:** Método de cálculo de la peligrosidad sísmica basado en que, conocida la sismicidad pasada, se pueden establecer las leyes estadísticas que definen los fenómenos sísmicos de una zona.

**Método zonificado:** Método de cálculo de la peligrosidad sísmica en el que se consideran las fuentes sismotectónicas, es decir, zonas de características sismotectónicas comunes.

**Movilización:** Conjunto de operaciones o tareas para la puesta en actividad de medios, recursos o servicios que hayan de intervenir en emergencias.

**Peligrosidad sísmica:** Probabilidad, en términos no siempre estrictamente matemáticos, de que en un intervalo de tiempo y como consecuencia de la sismicidad y del medio de propagación de las ondas sísmicas, se supere en determinada zona una valor del parámetro (I, a, etc.) que nos mida el movimiento del suelo.

**Período de retorno:** Es la inversa de la probabilidad anual.

**Profundidad focal:** Profundidad a la que se produce un terremoto.

**Réplicas:** Terremotos que siguen al terremoto principal de una zona y ligados genéticamente con él.

**Riesgo sísmico:** Número esperado de vidas perdidas, personas heridas, daños a la propiedad y alteración de la actividad económica debido a la ocurrencia de terremotos.

**Vulnerabilidad sísmica:** Es el grado de pérdida de un elemento en riesgo dado, expresado en una escala de 0 (sin daño) a 1 (pérdida total), que resulta de la ocurrencia de un terremoto de una determinada magnitud.

## MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE

**12365** *ORDEN de 22 de mayo de 1995 por la que se reemplazan los anexos 1 y 2 del Decreto 1675/1972, de 26 de junio, relativo a las tarifas por ayudas a la navegación aérea (Eurocontrol).*

De conformidad con lo dispuesto en el acuerdo multilateral relativo a las tarifas por ayudas a la navegación aérea, hecho en Bruselas el día 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 los párrafos 1.a) y 2.e) del artículo 3.º y el párrafo 1.a) del artículo 6 de dicho Acuerdo, y en ejecución de la Decisión número 28 de la Comisión Ampliada de Eurocontrol, de 12 de abril de 1995, es preciso modificar el anexo 2 del Decreto 1675/1972, de 26 de junio, relativo a las tarifas por ayudas a la navegación aérea (Eurocontrol), en la redacción dada por la Orden de 28 de diciembre de 1994. No obstante, a pesar de que las modificaciones introducidas por la citada Decisión no afectan al anexo I del referido Decreto, se ha estimado conveniente incluir en esta Orden el texto íntegro de ambos anexos, al objeto de regular en una misma disposición todas las tarifas por ayudas a la navegación aérea.

En su virtud, dispongo:

#### Artículo único.

Los anexos 1 y 2 del Decreto 1675/1972, de 26 de junio, relativo a las tarifas por ayudas a la navegación aérea (Eurocontrol), se sustituyen por los que se contienen en esta Orden, que entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», si bien sus efectos se producirán a partir del día 1 de mayo de este año, de conformidad con lo determinado en la Decisión número 28 adoptada por la Comisión Ampliada de Eurocontrol el día 12 de abril de 1995.

Madrid, 22 de mayo de 1995.

**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 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 que mide la distancia ortodrómica, expresada en kilómetros, entre:

- 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
- El aeródromo de destino situado en el interior del espacio aéreo o el punto de salida de este espacio.

2. 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 de 1 de noviembre, para tomar en cuenta las modificaciones que eventualmente aparezcan en la estructura de las rutas o en las condiciones de tráfico.

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.

5. Para los vuelos excluidos del campo de aplicación del apartado sexto, y en virtud de lo establecido en el párrafo cuarto del referido apartado, el punto de entrada o de salida, referente al espacio aéreo situado sobre el océano Atlántico será el punto real por el que cada aeronave atraviesa los límites laterales del citado espacio aéreo.

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. 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.

3. 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 por los servicios puestos a disposición de los usuarios, dentro de los espacios aéreos que se indican, son los siguientes:

	Ecus
FIR/UIR Barcelona .....	47,13
FIR/UIR Canarias .....	50,23
FIR/UIR Madrid .....	47,13

Estos precios unitarios, así como las tarifas que figuran en el anexo 2 del citado Decreto, se volverán a calcular mensualmente en función de los tipos de cambio de referencia y el tipo de cambio mensual medio, entre el ecu y las monedas nacionales, durante el mes anterior a aquel en que el vuelo tiene lugar. El tipo de cambio aplicado será el publicado en el «Diario Oficial de las Comunidades Europeas» (Comunidades e Informaciones). 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 estadounidense y, por otra, del tipo de cambio entre la moneda nacional y el dólar estadounidense, tal como lo publique el Fondo Monetario Internacional en sus «Estadísticas Financieras Internacionales».

2. 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 39,5323 = DEM 1,91818 = FRF 6,57349 = GBP 0,790531 = NLG 2,15151 = IEP 0,800096 = CHF 1,61858 = PTE 197,036 = ATS 13,4948 = ESP 158,232 = GRD 289,751 = TRL 37876,5 = MTL 0,455484 = CYP 0,585537 = HUF 122,810 = NOK 8,38725 = DKK 7,53595 = SIT 152,185.

Sexto.—1. 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. Los precios correspondientes para una aeronave cuyo coeficiente de peso es igual a la unidad (50 toneladas métricas) figuran en el anexo 2.

3. En los casos descritos en el párrafo 1, cuando se trate de vuelos realizados por aeronaves militares que se beneficien en una exoneración de tarifa por el sobrevuelo del territorio nacional de uno o varios de los Estados participantes en el sistema Eurocontrol, de conformidad con lo dispuesto en el apartado séptimo 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. 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:

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.

f) Los vuelos de entrenamiento 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 sin fines comerciales y dentro del espacio aéreo definido en el artículo 3.º del Decreto 1675/1972, de 26 de junio. Los vuelos no deben utilizarse para el transporte de pasajeros ni para el posicionamiento o la entrega de la propia aeronave.

g) Vuelos efectuados únicamente para transportar a miembros de las Familias Reales, Jefes de Estado y de Gobierno y Ministros en misión oficial.

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 las Regiones de Información de Vuelo del Estado español. Estos vuelos deben efectuarse sin fines comerciales, o pudiendo utilizarse por el transporte de pasaje o carga.

## ANEXO 2

**Tarifas a partir del 1 de mayo de 1995 para los vuelos señalados en el apartado sexto del anexo 1 sobre las condiciones de aplicación referentes a aeronaves cuyos coeficientes de peso sean igual a uno (50 toneladas métricas)**

Aeropuertos de salida (o de primer destino) situados en:	Aeropuertos primer destino (o de salida)	Ecus
1	2	3
<b>ZONA I:</b>		
Entre 14° O y 110° O y al Norte de 55° N con la excepción de Islandia.	Frankfurt .....	1.178,73
	Copenhague (Koben) .....	535,30
	Londres (London) .....	751,33
	París .....	1.014,39
	Prestwick .....	393,37
<b>ZONA II:</b>		
Entre 40° O y 110° O y 28° N y 55° N.	Abidján .....	184,93
	Amman .....	1.703,18
	Amsterdam .....	735,82
	Atenas (Athina) .....	1.168,05
	Bale-Molhouse .....	938,99
	Banjul .....	179,21
	Barcelona .....	758,86
	Belfast .....	179,10
	Berlín .....	1.017,70
	Birmingham .....	430,04

Aeropuertos de salida (o de primer destino) situados en:	Aeropuertos primer destino (o de salida)	Ecus
1	2	3
	Burdeos (Bordeaux) .....	544,37
	Bristol .....	434,22
	Bruselas (Bruxelles) .....	759,53
	Bucarest (Bucuresti) .....	1.623,16
	Budapest .....	1.422,81
	Cairo .....	1.139,59
	Cardiff .....	311,37
	Casablanca .....	397,71
	Dakar .....	179,07
	Dublín .....	146,87
	Düsseldorf .....	881,05
	East Midlands .....	473,54
	Frankfurt .....	994,22
	Ginebra (Geneva) .....	906,51
	Glasgow .....	257,47
	Hamburgo (Hamburg) .....	898,01
	Helsinki .....	536,45
	Estambul (Istambul/Ata- türk) .....	1.594,27
	Jeddah .....	1.168,38
	Johanesburgo (Johannes- burg, Jan Smuts) .....	179,50
	Kiev .....	949,32
	Copenhague (Kobenhavn) .....	711,80
	Colonia-Bonn (Köln-Bonn) .....	891,52
	Lagos .....	180,07
	Las Palmas, Gran Canaria .....	539,92
	Leeds and Bradford .....	423,70
	Lille .....	670,13
	Lisboa .....	434,74
	Londres (London) .....	515,68
	Luxemburgo (Luxem- bourg) .....	880,75
	Lyon .....	799,69
	Maastricht .....	815,39
	Madrid .....	569,06
	Málaga .....	666,34
	Manchester .....	391,57
	Manston .....	582,12
	Marsella (Marseille) .....	956,92
	Milán (Milano) .....	1.003,99
	Monrovia .....	179,21
	Moscú (Moskva) .....	504,73
	Munich (München) .....	1.205,64
	Nantes .....	477,43
	Nápoles (Napoli-Capodichi- no) .....	1.049,02
	Newcastle .....	405,96
	Niza (Nice) .....	1.022,56
	Ostende (Oostende) .....	650,66
	Oslo .....	490,32
	París .....	694,01
	Punta Delgada, Azores (Ponta Delgada, Açores) .....	185,93
	Oporto (Porto) .....	309,87
	Praga (Praha) .....	1.188,44
	Prestwick .....	257,47
	Riyadh .....	1.546,65
	Roma .....	1.150,08
	Sal I. Cabo Verde .....	179,07
	Santa María, Azores (Santa María, Açores) .....	198,92
	Santiago, España .....	263,23
	Shannon .....	106,21
	Sofía .....	1.504,66

Aeropuertos de salida (o de primer destino) situados en:	Aeropuertos primer destino (o de salida)	Ecus
1	2	3
	Estocolmo (Stockholm) ...	430,75
	Stuttgart .....	1.049,87
	Tel-Aviv .....	1.493,75
	Tenerife .....	498,71
	Timisoara/Guiarmata .....	1.623,16
	Turín (Torino) .....	1.041,93
	Toulouse-Bloagnac .....	696,09
	Varsovia (Warszawa) .....	861,62
	Viena (Wien) .....	1.422,37
	Zürich .....	1.033,58

Aeropuertos de salida (o de primer destino) situados en:	Aeropuertos primer destino (o de partida)	Ecus
1	2	3
	<b>ZONA III:</b>	
	Al oeste de	
	110° O y	
	entre 28° N	
	y 55° N.	
	Amsterdam .....	842,89
	Düsseldorf .....	939,71
	Frankfurt .....	1.000,29
	Ginebra (Geneva) .....	1.197,53
	Glasgow .....	351,19
	Copenhague (Kobenhavn) .....	613,94
	Londres (London) .....	707,94
	Luxemburgo (Luxem- bourg) .....	1.046,14
	Madrid .....	428,17
	Manchester .....	558,73
	Milán (Milano) .....	1.027,24
	Munich (München) .....	1.407,48
	París .....	844,13
	Prestwick .....	351,19
	Roma .....	1.027,24
	Shannon .....	101,18
	Zürich .....	1.272,50

Aeropuertos de salida (o de primer destino) situados en:	Aeropuertos primer destino (o de partida)	Ecus
1	2	3
	<b>ZONA IV:</b>	
	Al oeste de	
	40° O y entre	
	20° N y 28° N	
	incluyendo	
	México.	
	Amsterdam .....	761,24
	Barcelona .....	910,98
	Berlín .....	933,03
	Bruselas (Bruxelles) .....	774,04
	Düsseldorf .....	934,17
	Frankfurt .....	1.003,64
	Hamburgo (Hamburg) .....	939,00
	Helsinki .....	532,11
	Colonia-Bonn (Köln-Bonn) .....	856,40
	Las Palmas, Gran Canaria .....	634,20
	Lisboa .....	508,57
	Londres (London) .....	553,26
	Madrid .....	628,93
	Manchester .....	381,19
	Milán (Milano) .....	963,73
	Munich (München) .....	1.204,99
	París .....	691,79
	Praga (Praha) .....	1.196,13
	Roma .....	1.126,11
	Sal I., Cabo Verde .....	116,95
	Santa María, Azores (Santa María, Açores) .....	200,06
	Santiago, España .....	486,88
	Shannon .....	207,79
	Viena (Wien) .....	1.399,81
	Zürich .....	1.028,01

# MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

Aeropuertos de salida (o de primer destino) situados en:	Aeropuertos primer destino (o de salida)	Ecus
1	2	3
ZONA V: Al oeste de 40° O y entre el Ecuador y 20° N.	Amsterdam .....	980,05
	Barcelona .....	944,22
	Burdeos (Bordeaux) .....	785,02
	Bruselas (Bruxelles) .....	888,50
	Düsseldorf .....	1.012,43
	Frankfurt .....	1.142,04
	Glasgow .....	410,08
	Hamburgo (Hamburg) .....	1.067,79
	Helsinki .....	936,43
	Colonia-Bonn (Köln-Bonn) .....	1.122,67
	Las Palmas, Gran Canaria .....	648,15
	Lisboa .....	603,34
	Londres (London) .....	794,31
	Lyon .....	1.048,37
	Madrid .....	766,73
	Manchester .....	553,88
	Marsella (Marseille) .....	1.191,68
	Milán (Milano) .....	1.161,26
	Munich (München) .....	1.266,59
	Nantes .....	755,23
	París .....	902,06
	Oporto (Porto) .....	586,82
	Porto Santo, Madeira .....	388,51
	Prestwick .....	410,08
	Roma .....	1.305,55
	Santa María, Azores (Santa María, Açores) .....	261,75
	Santiago, España .....	590,89
	Shannon .....	328,64
	Tenerife .....	643,13
	Toulouse-Blagnac .....	1.015,45
	Viena (Wien) .....	1.285,79
	Zürich .....	1.247,78

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 .....	72,28
Alemania .....	79,84
Francia .....	66,17
Reino Unido .....	76,68
Países Bajos .....	50,66
Irlanda .....	27,95
Suiza .....	83,63
Portugal .....	40,21
Austria .....	67,12
España:	
Península .....	47,13
Canarias .....	50,23
Portugal-Santa María .....	14,28
Grecia .....	17,21
Turquía .....	33,55
Malta .....	37,21
Chipre .....	24,63
Hungría .....	18,87
Noruega .....	54,16
Dinamarca .....	55,10
Eslovenia .....	69,18

**12366** *ORDEN de 19 de mayo de 1995 por la que se desarrolla el Real Decreto 1665/1991, de 25 de octubre, por el que se regula el sistema general de reconocimiento de los títulos de Enseñanza Superior de los Estados miembros de la Unión Europea que exigen una formación mínima de tres años de duración, en lo que afecta a las profesiones de Economista, Actuario de Seguros, Diplomado en Ciencias Empresariales, Profesor Mercantil, Auditor de Cuentas y Habilitado de Clases Pasivas.*

El Real Decreto 1665/1991, de 25 de octubre («Boletín Oficial del Estado» de 22 de noviembre) regula, en aplicación de lo establecido en la Directiva 89/48/CEE del Consejo de las Comunidades Europeas, el sistema general de reconocimiento de los títulos de Enseñanza Superior de los Estados miembros de la Unión Europea que exigen una formación mínima de tres años de duración.

Las normas de transposición contenidas en el mencionado Real Decreto 1665/1991 han de permitir que los nacionales de los Estados miembros de la Unión Europea con cualificaciones profesionales obtenidas en un Estado miembro, análogas a las que se exigen en España para ejercer una actividad regulada, puedan acceder a ella en nuestro país en las mismas condiciones que quienes hayan obtenido un título español.

De acuerdo con lo dispuesto en las normas de referencia, compete al Ministerio de Economía y Hacienda la verificación de que los títulos expedidos en otros Estados de la Unión Europea a nacionales de algún Estado miembro se corresponden con los que permiten en España el acceso al ejercicio de las profesiones de Economista, Actuario de Seguros, Diplomado en Ciencias Empresariales, Profesor Mercantil, Auditor de Cuentas y Habilitado de Clases Pasivas, cuando quienes están en posesión de aquellos títulos pretenden ejercer en España estas profesiones.

La aplicación de los oportunos mecanismos de compensación previstos para aquellos casos en los que la formación adquirida en otro Estado miembro comprenda materias sustancialmente diferentes a las exigidas en España, o no exista correspondencia entre las actividades profesionales, compete también al Ministerio de Economía y Hacienda.

En su virtud en aplicación de lo establecido en la disposición final primera del Real Decreto 1665/1991, oídas las Corporaciones afectadas, con la aprobación del Ministro para las Administraciones Públicas y a propuesta conjunta de los Ministros de Economía y Hacienda y de Educación y Ciencia, dispongo:

**Primero. Procedimiento.**—El procedimiento para el reconocimiento de los títulos de Enseñanza Superior de los Estados miembros de la Unión Europea, que exigen una formación mínima de tres años de duración, en lo que afecta a las profesiones de Economista, Actuario de Seguros, Diplomado en Ciencias Empresariales, Profesor Mercantil, Auditor de Cuentas y Habilitado de Clases Pasivas, se regirá por lo dispuesto en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y sus normas de desarrollo, sin perjuicio de las peculiaridades previstas en el Real Decreto 1665/1991, de 25 de octubre, y en la presente Orden.

**Segundo. Reconocimiento.**—Uno. A los efectos de esta Orden, se reconocen en España a los nacionales