TARIFAS DE RUTA Y DE APROXIMACIÓN / EN-ROUTE AND TERMINAL CHARGES

AUTORIDAD RESPONSABLE

La autoridad responsable de tarifas de ruta y aproximación de navegación aérea es:

TARIFAS DE NAVEGACIÓN AÉREA
Aena
División de Gestión Económica de Navegación Aérea
Avenida de Aragón, 402
Edificio LAMELA
28022 Madrid (ESPAÑA)
TEL: +34-913 213 420
FAX: +34-913 213 109

RESPONSIBLE AUTHORITY

The authority responsible for air navigation en-route and terminal charges is:

TARIFAS DE NAVEGACIÓN AÉREA
Aena
División de Gestión Económica de Navegación Aérea
Avenida de Aragón, 402
Edificio LAMELA
28022 Madrid (ESPAÑA)
TEL: +34-913 213 420
FAX: +34-913 213 109

TARIFAS DE RUTA

1. FÓRMULA DE CÁLCULO

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.

El número de unidades de servicio, **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.

1.1. Coeficiente Distancia

La distancia citada en el párrafo anterior se disminuye en 20 kilómetros por cada despegue o aterrizaje efectuado en el espacio aéreo descrito en el artículo 3 del Decreto citado.

Con la excepción de lo dispuesto en el párrafo anterior, el coeficiente distancia se obtendrá dividiendo por 100 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.

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 (ver ENR 6.1). El plan de vuelo incluye todos los cambios efectuados por el operador al plan de vuelo registrado inicialmente, así como los cambios aprobados por el operador debidos a las medidas de gestión del tráfico aéreo.

Para el cálculo de la tarifa, el coeficiente distancia estará expresado con un número de dos decimales.

EN-ROUTE CHARGES

1. CALCULATION FORMULA

The charge for a flight shall be calculated in accordance with the following formula:

$$r = t \times N$$

In which **r** is the charge; **t** the Spanish unit rate of charge and **N** the number of service units corresponding to each flight accomplished within the airspace defined in article 3 of the Decree 1675/1972, dated 26th June.

The number of service units, **N**, shall be obtained by means of the following formula:

$$N = d \times p$$

Where **d** is the flight distance factor accomplished within the airspace defined in article 3 of the aforementioned Decree, and **p** the weight factor of the aircraft concerned.

1.1. Distance Factor

The distance above mentioned shall be reduced by 20 kilometres for each take-off from and for each landing in the airspace mentioned in article 3 of the Decree hereof.

With the exception of what is laid down in the paragraph above, the distance factor shall be obtained by dividing by 100 the number of kilometres in the great circle distance between:

a) the aerodrome of departure within, or the entry point into, the airspace defined in article 3 of the Decree, and

b) the aerodrome of first destination within, or the exit point of that airspace.

These entry and exit points are those where the route described in the flight plan crosses the lateral limits of the mentioned airspace (see ENR 6.1). The flight plan includes all the changes made by the operator to the flight plan orifinally filed, as well as the changes approved by the operator resulting from air traffic flow management measures.

For the calculation of the charge, the distance factor shall be expressed as a figure taken to two decimals.

1.2. Coeficiente de Peso

El coeficiente peso es igual a la raíz cuadrada del cociente obtenido al dividir por 50 el 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 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 de peso de la versión más pesada del tipo de esta aeronave que esté registrada.

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 se determinará 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 efectuará al menos una vez al año.

En ausencia de tal declaración, el coeficiente peso de cada aeronave de un mismo tipo, operada por un solo explotador, se establecerá sobre la base del peso máximo admisible al despegue de la versión más pesada de este tipo.

Para el cálculo de la tarifa, el coeficiente peso estará expresado por un número de dos decimales.

1.2. Weight Factor

The weight factor shall be the square root of the quotient obtained by dividing by 50 the number of metric tons in the maximum certificated take-off weight of the aircraft, as set out in the certificate of airworthiness, the flight manual or any other equivalent official document, as follows:

$$p = \sqrt{\frac{\text{Maximum take-off weight}}{50}}$$

When the maximum certificated take-off weight of the aircraft is not known to the bodies responsible for the collection of the charge, the weight factor shall be calculated by taking the weight of the heaviest aircraft of the same type, known to be registered.

Where, however, an operator has indicated to the bodies responsible for the operations, entrusted with the collection of charges, that he operates two or more aircraft which are different versions of the same type, the average of the maximum take-off weights of all his aircraft of that type shall be taken for the calculation of the weight factor for each aircraft of that type. The calculation of this factor per aircraft type and per operator shall be effected at least once a year.

If, however, the operator has given no such indication, the weight factor for each aircraft of the same type, operated by a single operator, shall be calculated by taking the maximum take-off weight admissible of the heaviest aircraft of that type.

For the calculation of the charge, the weight factor shall be expressed as a figure taken to two decimals.

1.3. Precios unitarios de referencia

A partir del 1 de enero de 2014, las tarifas unitarias de referencia aplicables por los servicios puestos a disposición de los usuarios dentro del espacio aéreo español, son las siguientes:

FIR/UIR BARCELONA	71,84 euros
FIR/UIR CANARIAS	58,51 euros
FIR/UIR MADRID	71,84 euros

Las tarifas unitarias de base aplicables a partir del 1 de enero de 2014, para las zonas bajo responsabilidad del resto de Estados participantes en el sistema común de establecimiento y percepción de tarifas por ayudas a la navegación aérea, son las siguientes:

1.3. Reference unit rate

From 1 January 2014, the reference unit rate applying to the services made available to users within the Spanish airspace, are the following:

FIR/UIR BARCELONA	71.84 euros
FIR/UIR CANARIAS	58.51 euros
FIR/UIR MADRID	71.84 euros

The basic unit rates applicable from 1 January 2014, for the areas under the responsibility of the rest of States participating in the joint system for the establishment and collection of charges for air navigation aids, are the following:

ESTADOS / STATES	Tarifa unitaria global en euros Global unit rate in euros	Tipo de cambio aplicado Exchange rate applied 1 euro =	
Bélgica. Luxemburgo / Belgium. Luxembourg	72.19	—	
Alemania / Germany	77.47	—	
Francia / France	65.92	—	
Reino Unido / United Kingdom	83.88	0.841552	GBP
Países Bajos / Netherlands	66.62	—	
Irlanda / Ireland	30.77	—	
Suiza / Switzerland	98.64	1.23298	CHF
Portugal (Lisboa) / Portugal (Lisbon)	38.89	—	
Austria / Austria	73.54	—	
Portugal (Sta. María) / Portugal (Sta. María)	10.60	—	
Grecia / Greece	34.68	—	
Turquía / Turkey	32.12	—	
Malta / Malta	27.76	—	
Italia / Italy	78.98	—	
Chipre / Cyprus	38.56	—	
Hungría / Hungary	42.09	298.987	HUF
Noruega / Norway	54.04	7.97231	NOK
Dinamarca / Denmark	71.41	7.45582	DKK
Eslovenia / Slovenia	67.61	—	
Rumanía / Romania	38.01	4.45957	RON
República Checa / Czech Republic	46.69	25.7475	CZK
Suecia / Sweden	73.83	8.67090	SEK
Eslovaquia / Slovakia	61.08	—	
Croacia / Croatia	43.31	7.59518	HRK
Bulgaria / Bulgaria	37.53	1.95550	BGN
Antigua República Yugoslava de Macedonia / Former Yugoslavian Republic of Macedonia	59.83	61.5900	MKD
Moldova / Moldova	36.18	16.9714	MDL
Finlandia / Finland	52.21	—	
Albania / Albania	45.15	140.180	ALL
Bosnia y/and Herzegovina	51.19	1.92971	BAM
Belgrado / Belgrade	46.23	114.553	RSD
Lituania / Lithuania	45.92	3.45123	LTL
Polonia / Poland	35.00	4.23042	PLN
Armenia / Armenia	31.20	544.175	AMD
Letonia / Latvia	28.63	0.701886	LVL
Georgia / Georgia	25.71	2.21292	GEL

Las tarifas unitarias para los estados cuya moneda nacional no es el euro, se recalcularán mensualmente basándose en el tipo medio de cambio mensual entre el euro y las monedas nacionales afectadas, durante el mes anterior a aquel en que se efectuó el vuelo. El tipo de cambio aplicado será el promedio mensual de los "Tipos al Cierre", calculado por Reuters basándose en el tipo diario de interés para la compra (BID rate).

La tarifa se abonará en la sede de Eurocontrol. La moneda de cuenta utilizada será el euro.

El tipo de interés por demora en el pago de las tarifas de ruta, a partir del 1 de enero de 2014, se establece en el 10,24% anual.

Unit rates for States which their national currency is not the euro, shall be recalculated monthly by applying the average monthly rate of exchange between the euro and the relevant national currency, for the month preceding the month during which the flight takes place. The exchange rate applied shall be the monthly average of the "Closing Rate", calculated by Reuters, based on daily BID rate.

The charge shall be payable at Eurocontrol's headquarters. The currency of account used shall be the euro.

The rate of interest on late payment of route charges, from the 1st of January 2014, is established in 10.24% per annum.

2. EXENCIONES

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 TM.

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).

2. EXEMPTIONS

The present charges shall not apply to flights falling within the following categories:

a) Flights performed by civil aircraft of which the maximum take-off weight authorised is, as set out in the certificate of airworthiness, flight manual or any other equivalent official document, less than 2 TM.

b) Flights performed exclusively under visual flight rules, within the Flight Information Regions of the airspace dependent on the Spanish State.

c) Flights terminating at the aerodrome from which the aircraft has taken off and during which no intermediate landing has been made (circular flights).

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 ensayar los equipos utilizados, o que se pretenden utilizar, como ayudas en tierra a la navegación aérea, a excepción de los vuelos de emplazamiento de las aeronaves en cuestión.

f) 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 casos en 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 transportar en misión oficial, a miembros de la Familia Real, Jefes de Estado y de Gobierno y de los Ministros del Gobierno. Dichos vuelos deberán, en todos los casos, ir justificados por el indicador de "estado" especial o la observación correspondiente en el plan de vuelo.

h) Vuelos de las aeronaves militares de aquellos países con los que exista trato de reciprocidad.

d) Search and rescue flights performed under the responsibility of a competent body of the Search and Rescue Service.

e) Flights performed exclusively for the purpose of checking or testing equipment used, or intended to be used as air navigation ground aids, excluding positioning flights by the aircraft concerned.

f) Training flights accomplished exclusively for the purpose of obtaining a license, or a rating in the case of cockpit flight crew, and where this is substantiated by an appropriate remark on the flight plan. Flights must be performed solely within the airspace defined in Article 3 of the Decree 1675/1972, dated June 26th. Flights must not serve for the transport of passengers and/or cargo, nor for positioning or ferrying of the aircraft.

g) Flights performed exclusively for the transport, on official mission, of Royal family members, Heads of State, Heads of Goverment and Goverment Ministers. Such flights shall, in all cases, be substantiated by the appropriate "State" status indicator or remark on the flight plan.

h) Flights of military aircraft from countries with which there exists a reciprocity agreement.

TARIFAS DE APROXIMACIÓN

1. Esta tarifa retribuye los servicios de navegación aérea prestados que aseguran la circulación aérea y fluidez de sus movimientos en esta fase de vuelo. La tarifa será de aplicación en todos los aeropuertos y bases aéreas abiertas al tráfico civil. Se consideran las operaciones de aproximación y despegue como un solo servicio a efectos de esta tarifa.

2. Esta tarifa no se aplicará a los vuelos de las siguientes categorías:
   a) Vuelos efectuados por aeronaves cuyo peso máximo autorizado al despegue, indicado en el certificado de aeronavegabilidad, en el manual de vuelo o en cualquier otro documento oficial equivalente, sea inferior a 2 TM.
   b) Vuelos efectuados exclusivamente para el transporte de Soberanos, Jefes de Estado y de Gobierno, así como de Ministros de Gobierno en misión oficial.
   c) Vuelos de búsqueda y salvamento efectuados bajo la responsabilidad de un organismo competente del Servicio de Búsqueda y Salvamento.
   d) Vuelos de aeronaves militares, de aduanas y policía españolas.
   e) Vuelos de las aeronaves militares de aquellos países con los que existan acuerdos de reciprocidad.

3. Resultan obligados al pago de la presente tarifa los explotadores de las aeronaves que realicen maniobras de aproximación y salida de los aeropuertos españoles. En el caso de que el explotador no sea conocido, se estimará que el propietario es el explotador de la misma, salvo que él establezca la persona que tiene esta condición. Asimismo, en el supuesto de que una aeronave realice la maniobra de salida fletada por explotador distinto al de la aproximación, será este último el que quedará obligado al pago de la tarifa.

4. La tarifa será exigible desde el momento en que cualquier aeronave tome tierra en alguno de los aeropuertos españoles, y se liquidará, o con antelación a la salida de la misma, o con periodicidad mensual al menos.

TERMINAL CHARGES

1. This charge pays for the air navigation services provided to assure the air traffic safety and orderly flow of movements at this stage of the flight. The charge will be applied in all the airports and air bases opened to civil traffic. Approach and take-off operations will be considered as a single service when applying this charge.

2. This charge shall not apply to flights belonging to the following categories:
   a) Flights performed by aircraft with an authorized maximum take-off weight of less than 2 TM, as set out in the certificate of airworthiness, the aircraft flight manual or any equivalent official document.
   b) Flights performed exclusively for the transport, on official mission, of Sovereigns, Heads of State and Goverment, as well as Goverment Ministers.
   c) Search and rescue flights performed under the responsability of a competent body of the Search and Rescue Service.
   d) Flights of Spanish military, customs and police aircraft.
   e) Flights of military aircraft from countries with which there exists reciprocity agreements.

3. Payment of this charge is compulsory for aircraft operators who carry out approach and departure operations at the Spanish airports. If the identity of the operator is unknown, the owner of the aircraft shall be regarded as the operator unless he provides evidence of the person holding such status. In the same way, on the assumption that a departing aircraft is chartered by an operator different from the one that chartered the approach, it will be the latter who shall comply with the payment for this charge.

4. The charge can be demanded from the moment an aircraft lands at any of the Spanish airports, and must be paid off, either in advance to the departure of the aircraft or at least on a monthly basis.

5. El importe de la tasa de aproximación exigible a una aeronave en un aeropuerto, será igual al producto de la tarifa unitaria establecida a dicho aeropuerto por las unidades de servicio de aproximación de dicha aeronave.

   A estos efectos y sin perjuicio de la posibilidad de financiar parte de los costes de los servicios de navegación aérea con cargo a otras fuentes de financiación, la tasa unitaria se calculará dividiendo los costes de los servicios de navegación aérea de aproximación previstos, entre el número de unidades de servicio de aproximación tasables para el año correspondiente.

   Las unidades de servicio de aproximación serán igual al coeficiente "peso" de la aeronave considerada.

   El coeficiente "peso", expresado en una cifra de dos decimales, será igual al cociente obtenido dividiendo por 50 la cifra correspondiente al peso máximo al despegue más elevado de la aeronave, expresado en toneladas métricas, aplicándose el exponente 0,9.

   El peso máximo certificado de despegue de la aeronave, expresado en toneladas métricas, será el que figura en el certificado de aeronavegabilidad o en otro documento oficial equivalente proporcionado por el operador de la aeronave. Cuando no se conozca el peso, se utilizará el peso de la aeronave más pesada que se conozca del mismo tipo. Si una aeronave cuenta con varios pesos máximos certificados de despegue, se escogerá el máximo. Si un operador de aeronaves trabaja con dos o más aeronaves que son diferentes versiones del mismo tipo, se utilizará para todas ellas el promedio de los pesos máximos de despegue de todas las aeronaves del mismo tipo. El cálculo del coeficiente peso por tipo de aeronave y por operador se efectuará, al menos, una vez al año.

   El cálculo e imputación de costes se realizará conforme establece el Reglamento de la Comisión n.º 1794/2006, de 6 de diciembre, modificado por el Reglamento (CE) nº 1191/2010 de la Comisión de 16 de diciembre, por el que se establece un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea.

6. La tasa unitaria por zona de tarificación se fijará anualmente por el Ministerio de Fomento para cada aeropuerto, pudiendo preverse otras fuentes de financiación de los costes de los servicios de aproximación. En caso de cambios importantes e inesperados del tráfico o de los costes, las tasas unitarias podrán ser modificadas a lo largo del año.

   Con carácter previo a la determinación de la tasa, el prestador de los servicios de aproximación llevará a cabo el trámite de consulta previsto en el Reglamento (CE) 1794/2006, de la Comisión, de 6 de diciembre y su modificación por el Reglamento (CE) nº 1191/2010 de la Comisión de 16 de diciembre.

7. Las tarifas unitarias aplicables a partir del 1 de enero de 2014 son:

   - Los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Alicante-Elche, Barcelona/El Prat, Bilbao, Fuerteventura, Gran Canaria, Ibiza, Lanzarote, Málaga/Costa del Sol, Menorca, Palma de Mallorca, Sevilla, Tenerife Norte, Tenerife Sur/Reina Sofía y Valencia: 17,12 euros.
   - Los aeropuertos de A Coruña, Almería, Asturias, Girona, Granada/Federico García Lorca. Granada-Jaén, Jerez, La Palma, Reus, Santiago y Vigo: 15,41 euros.
   - Los aeropuertos de Badajoz, Madrid/Cuatro Vientos, Melilla, Murcia/San Javier, Pamplona, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Santander, Valladolid, Vitoria, Zaragoza y el resto de los aeropuertos a los que Aena preste servicios de navegación aérea de aproximación: 12,84 euros.

   La presente clasificación podrá ser modificada por el Ministerio de Fomento en función del tráfico que soporten los aeropuertos.

5. The terminal charge quantity that can be demanded to an aircraft in an airport, shall be equal to the product of the unit rate established for that airport times the approach service units of such aircraft.

   To this end and without prejudice to the possibility that part of the costs resulting from air navigation services may be charged to other sources of funding, the unit rate shall be calculated by dividing the air navigation services costs expected, by the number of terminal service units subject to charge for the corresponding year.

   Terminal service units shall be equal to the "weight" factor of the aircraft considered.

   The "weight" factor, expressed as a figure taken to two decimals, shall be the quotient obtained by dividing by 50 the highest maximum take-off weight of the aircraft, expressed in metric tons, applying the exponent 0.9.

   The maximum certificated take-off weight of the aircraft, expressed in metric tons, shall be the one set out in the certificate of airworthiness or any other equivalent document provided by the operator of the aircraft. Where the weight is not known, the weight of the heaviest aircraft of the same type known shall be used. Where an aircraft has multiple certificated maximum take-off weights, the highest maximum shall be chosen. If an aircraft operator works with two or more aircraft which are different versions of the same type, the average of the maximum take-off weights of all the aircraft of that type shall be used for all of them. The calculation of the weight factor per aircraft type and per operator shall be carried out, at least, once a year.

   The calculation and allocation of costs shall be carried out in accordance with Commission Rule no. 1794/2006, of 6 December, modified by Rule (EC) no. 1191/2010 of the Commission on 16 December, by which a common charging system of air navigation services is established.

6. The unit rate of charge for a charging zone shall be established annually by the Ministerio de Fomento for every airport, taking into account that other financing sources to bear costs for terminal services may be foreseen. In case of major and unexpected changes of traffic or costs, unit rates may be amended during the course of the year.

   Previously to the determination of the charge, the terminal service provider shall carry out the consultation process foreseen in Rule (EC) 1794/2006, of the Commission, on 6 December and its modification by Rule (EC) no. 1191/2010 of the Commission on 16 December.

7. The unit rates applicable from the 1st of January 2014 are:

   - Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Alicante-Elche, Barcelona/El Prat, Bilbao, Fuerteventura, Gran Canaria, Ibiza, Lanzarote, Málaga/Costa del Sol, Menorca, Palma de Mallorca, Sevilla, Tenerife Norte, Tenerife Sur/Reina Sofía and Valencia airports: 17.12 euros.
   - A Coruña, Almería, Asturias, Girona, Granada/Federico García Lorca. Granada-Jaén, Jerez, La Palma, Reus, Santiago and Vigo airports: 15.41 euros.
   - Badajoz, Madrid/Cuatro Vientos, Melilla, Murcia/San Javier, Pamplona, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Santander, Valladolid, Vitoria, Zaragoza and the rest of airports to which Aena provides terminal air navigation services: 12.84 euros.

   This classification may be amended by the Ministerio de Fomento based on the traffic borne by the airports.

→ 8. La facturación y el cobro de la tasa de aproximación se han encomendado a Eurocontrol para los vuelos que se efectúen a partir del 1 de enero de 2014.

8. The billing and collection of terminal charges are entrusted to Eurocontrol with regard to flights carried out since the 1st of January 2014.