

MINISTERIO DE HACIENDA

8024 *CORRECCIÓN de errores de la Orden HAC/401/2002, de 26 de febrero, por la que se aprueban los modelos 202, 218 y 222 para efectuar los pagos fraccionados a cuenta del Impuesto sobre Sociedades y del Impuesto sobre la Renta de no Residentes correspondiente a establecimientos permanentes y se establecen las condiciones generales y el procedimiento para su presentación telemática, y se regula la colaboración social en la presentación telemática de las declaraciones-liquidaciones correspondientes a los modelos 115, 117, 123, 124, 126 y 128 y de las declaraciones correspondientes a los resúmenes anuales de retenciones, modelos 180 y 193.*

Advertida omisión de la publicación del anexo IV de la citada Orden, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 51, de 28 de febrero de 2002, se procede a efectuar la oportuna corrección mediante la publicación del mismo, que debió insertarse en la página 8027 del citado «Boletín Oficial del Estado».

«ANEXO IV

Datos mínimos a incluir en el recibo

Fecha de la operación:
Código entidad y sucursal: XXXXXXXX.
Concepto:

202. Ejercicio: NNNN. Período: NP.
222. Ejercicio: NNNN. Período: NP.

Identificación de la cuenta (C.C.C.): (Cuando el ingreso sea en efectivo, no deberá cumplimentarse este campo).
Identificación del sujeto pasivo o contribuyente:

N.I.F.: XNNNNNNNX.
Apellidos y nombre o razón social:

Importe
N.R.C. asignado al ingreso:
N.R.C. al que sustituye: (Este campo sólo se cumplimentará en el caso de anulación de N.R.C. anterior y sustitución por uno nuevo).

Leyenda: "Este recibo surte los efectos liberatorios para con el Tesoro Público señalados en el Reglamento General de Recaudación".

Nota: El ingreso de la deuda no exime de la obligación de presentar la declaración.»

8025 *CORRECCIÓN de errores de la Orden HAC/536/2002, de 7 de marzo, por la que se aprueban los modelos de declaración del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y del Impuesto sobre el Patrimonio para el ejercicio 2001, se determinan el lugar, forma y plazos de presentación de los mismos y se establecen las condiciones generales y el procedimiento para su presentación telemática.*

Advertidos errores en la Orden HAC/536/2002, de 7 de marzo, por la que se aprueban los modelos de declaración del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas

y del Impuesto sobre el Patrimonio para el ejercicio 2001, se determinan el lugar, forma y plazos de presentación de los mismos y se establecen las condiciones generales y el procedimiento para su presentación telemática, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 62, de 13 de marzo de 2002, se procede a efectuar las oportunas correcciones:

En la página 10276, primera columna, línea 17, donde dice: «en este documento será un número secuencial cuyos tres primeros dígitos se corresponderán con el código 109», debe decir: «en este documento será un número secuencial cuyos tres primeros dígitos se corresponderán con el código 109 ó 100».

En la página 10276, primera columna, línea 25, donde dice: «en este documento será un número secuencial cuyos tres primeros dígitos se corresponderán con el código 119», debe decir: «en este documento será un número secuencial cuyos tres primeros dígitos se corresponderán con el código 119 ó 102».

En la página 10276, primera columna, línea 31, donde dice: «un número secuencial cuyos tres primeros dígitos se corresponderán con el código 713», debe decir: «un número secuencial cuyos tres primeros dígitos se corresponderán con el código 713 ó 714».

En la página 10282, segunda columna, antepenúltima línea, donde dice: «será 9: leve», debe decir: «será 9 ó 0: leve».

En la página 10283, primera columna, segunda línea, donde dice: «de justificante será 19: leve», debe decir: «de justificante será 19 ó 02: leve».

En la página 10283, primera columna, sexta línea, donde dice: «será 3: leve», debe decir: «será 3 ó 4: leve».

MINISTERIO DE FOMENTO

8026 *RESOLUCIÓN de 10 de abril de 2002, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se modifica parcialmente la Resolución de 27 de diciembre de 2001, relativa a los requisitos de aeronavegabilidad y operacionales de aviones monomotores de turbina para el transporte comercial de carga de noche o en condiciones meteorológicas instrumentales (IMC) (Circular Operativa 07/01. Revisión 1).*

Con fecha 27 de diciembre de 2001, la Dirección General de Aviación Civil emitió una Resolución relativa a los requisitos de aeronavegabilidad y operacionales de aviones monomotores de turbina para el transporte comercial de carga de noche o en condiciones meteorológicas instrumentales (IMC) (denominada Circular Operativa 07/01), y publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 19 de enero de 2002.

Desde la publicación de esta disposición se han recibido nuevos comentarios y sugerencias para mejorar el texto publicado, y además se ha recibido el último borrador emitido por las JAA relativo a este tipo de operación.

A la vista de todo lo anterior, evaluados los comentarios recibidos, analizado el texto de borrador de las JAA, se ha considerado conveniente modificar la citada Resolución. La modificación afecta a los siguientes apartados:

3.5 Componentes adicionales de certificación. Requerimientos de equipos y sistemas. Se modifica la redacción de los subapartados ii) y iii), al objeto de clarificar los requisitos relativos al horizonte artificial de reserva.

Para el caso de tripulación de vuelo compuesta por dos pilotos, se exigen dos horizontes artificiales alimentados por fuentes de alimentación de energía independientes, que en el caso de aviones monomotores garantiza, al menos, la permanente disponibilidad de uno de ellos visible para la tripulación en caso de fallo de motor o pérdida de toda la energía eléctrica.

En el caso de que la tripulación de vuelo esté compuesta por un solo piloto, y desde su posición a los mandos no pueda visualizar de manera satisfactoria un horizonte artificial cuyo funcionamiento esté garantizado en caso de fallo del motor o pérdida de toda la energía eléctrica generada, se deberá disponer de un horizonte de reserva que cumpla dichos requisitos.

3.8.1 Fiabilidad y dificultades en servicio.—Se modifica la referencia al párrafo 3.8.2, en vez del 3.8.1, que figuraba de manera errónea.

4.4.2 Lista de equipo mínimo (MEL).—Se modifica la referencia al párrafo 3.4, en vez del 3.3, que figuraba de manera errónea.

4.8 Consideraciones acerca de la aprobación y planificación de ruta.—Se modifican los subapartados a) y b), al objeto de establecer que serán objeto de aprobación expresa por la Dirección General de Aviación Civil las ventanas de tiempo de quince minutos (fase de ruta), pero no las de dos minutos (para las SIDs y STARs), en su virtud, resuelvo:

Artículo 1. *Modificación parcial de la Resolución de 27 de diciembre de 2001, relativa a los requisitos de aeronavegabilidad y operacionales de aviones monomotores de turbina para el transporte comercial de carga de noche o en condiciones meteorológicas instrumentales (IMC).*

Los apartados que figuran como anexo a esta Resolución sustituyen a los correspondientes de la Resolución de 27 de diciembre de 2001.

Madrid, 10 de abril de 2002.—El Director general, Ignacio Estaún y Díaz de Villegas.

ANEXO

3.5 Componentes adicionales de certificación. Requerimientos de equipos y sistemas.—Además de todos los componentes y equipamiento requeridos por el Real Decreto 220/2001, JAR-OPS 1, el avión deberá estar equipado con lo siguiente:

i) Dos sistemas de generación de energía eléctrica separados, cada uno de ellos capaz por sí sólo de suministrar potencia suficiente a todos los instrumentos esenciales para el vuelo, a los sistemas de navegación y a los sistemas del avión requeridos para continuar el vuelo de noche hasta su punto de destino.

ii) Dos indicadores de actitud, alimentados por fuentes de alimentación de energía independientes.

iii) En el caso de que la Tripulación Mínima de Vuelo (ver nota siguiente) fuese de un solo piloto, se deberá disponer de un indicador de actitud de reserva, visible desde el asiento del piloto sin que éste deba forzar su postura y alimentado de tal manera que se garantice su funcionamiento en caso de fallo del motor o de fallo de los sistemas de generación eléctrica descritos en el apartado i) anterior.

Nota: A los efectos de esta Resolución, se entenderá por Tripulación Mínima de Vuelo la mayor de las establecidas en el Manual Básico de Operaciones o en el Manual de Vuelo del Avión.

iv) Para cada asiento de a bordo, un arnés de hombros o un cinturón de seguridad con bandolera en diagonal, a excepción de los asientos de piloto y copiloto,

que dispondrán de sus dispositivos de sujeción específicos.

v) Radar meteorológico de a bordo.

vi) Para aviones presurizados, para el caso de fallo del motor, suficiente oxígeno adicional para todos los ocupantes durante un tiempo que permita completar, con posterioridad a dicho fallo, un descenso desde el nivel de vuelo de crucero hasta una altitud de cabina de 13.000 pies, efectuado dicho descenso a la velocidad de máximo alcance en planeo y con la mejor configuración de planeo, suponiendo que al mismo tiempo se produce el máximo índice de fuga en la cabina presurizada.

vii) Un sistema de suministro eléctrico de emergencia (batería) con capacidad y autonomía suficientes para suministrar, con posterioridad a un fallo de energía eléctrica generada, la potencia eléctrica suficiente a aquellas cargas esenciales para:

a) La continuación segura del vuelo y para poder efectuar y completar un aterrizaje seguro, incluyendo las consideraciones apropiadas referentes a las condiciones ambientales de certificación [se debe tener en cuenta la relación con lo expresado en el punto xi) de este mismo apartado].

b) Efectuar un descenso desde la máxima altitud operativa posteriormente a una parada del motor.

c) Realizar un intento de re arranque del motor.

d) La extensión del tren de aterrizaje y de los dispositivos hipersustentadores, en el caso de que la aeronave disponga de dichos elementos.

e) El uso del radioaltímetro durante la aproximación y el aterrizaje.

viii) Un sistema de navegación de área (RNAV) que haga uso de un equipo calificado (de acuerdo a los estándares JTSS o TSS apropiados) para proporcionar precisiones suficientes para la maniobra de aproximación y capaz de ser programado por el Operador con las posiciones de los aeródromos y de los terrenos de aterrizaje de emergencia necesarios para las rutas previstas.

El sistema de navegación de área (RNAV) deberá además ser capaz de:

Proporcionar instantáneamente el acceso a los puntos de ruta, posiciones de aeródromos y de terrenos de aterrizaje programados por el Operador y que se encuentren más cercanos a la posición actual de la aeronave en cada instante (función «nearest»).

Proporcionar instantáneamente la posición del terreno de aterrizaje en términos de rumbo, velocidad respecto del terreno, derrota y distancia con respecto de la posición actual del avión, para que la tripulación pueda situar el avión en la posición correcta en caso de aterrizaje de emergencia.

ix) Un radioaltímetro (nota: Se considerarán preferibles aquellos instrumentos que muestren información acerca de la velocidad de aproximación al terreno, por ejemplo mediante el uso de indicaciones del tipo analógico).

x) Una luz de aterrizaje conforme a los requisitos fijados en el Real Decreto 220/2001, JAR-OPS 1, apartado 1.640 (b) (2) y alimentada por el sistema de suministro eléctrico de emergencia, capaz de iluminar el punto de toma de contacto desde una distancia de 200 pies a lo largo de la trayectoria de descenso de planeo con el motor apagado.

xi) Un calefactor de tubo Pitot capaz de ser alimentado por el suministro eléctrico de emergencia.

3.8.1 Fiabilidad y dificultades en servicio.—La fiabilidad en servicio de la combinación célula/sistema de propulsión será revisada periódicamente por los titulares de los Certificados de Tipo de manera coordinada con

el Operador y con la Dirección General de Aviación Civil usando procedimientos establecidos y aprobados por la Dirección General de Aviación Civil. Estos procedimientos incluirán los siguientes elementos:

i) Por parte del Operador, reportar a la Dirección General de Aviación Civil y a los titulares de los Certificados de Tipo del avión, motor y hélice aquellos sucesos que están de acuerdo con lo expuesto en el anexo I de esta Resolución, en el JAA TGM 21.04 («Temporary Guidance Material 21.04 Failures, Malfunctions and Defects»), así como informes procedentes del programa de supervisión y seguimiento de tendencias («monitoring») y fiabilidad del sistema de propulsión, con acuerdo a lo establecido en los programas aprobados por la Dirección General de Aviación Civil (véase apartado 3.8.2 siguiente y los anexos I y II de esta Resolución).

ii) Para los titulares de los Certificados de Tipo identificados en el anterior párrafo, revisar y detallar los aspectos principales de las dificultades en servicio detectadas, de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 660/2001, JAR 21, en su párrafo 21.3.

4.4.2 Lista de Equipo Mínimo (MEL).—La Lista de Equipo Mínimo (MEL) del Operador se basará en la Lista Maestra de Equipo Mínimo (MMEL) elaborada por el fabricante (véase párrafo 3.4) y en su caso aprobada por la autoridad aeronáutica del país del fabricante, y deberá incluir específicamente los elementos y consideraciones necesarios para las operaciones nocturnas/IMC con monomotores y distinguir con claridad entre los elementos necesarios para las operaciones normales y el equipamiento necesario para efectuar un descenso en caso de fallo del motor.

La Lista de Equipo Mínimo del Operador (MEL) incluirá de manera expresa las siguientes condiciones de despacho para los vuelos en condiciones nocturnas/IMC para el transporte comercial de carga:

Deberán estar operativos todos los equipos y sistemas recogidos en el apartado 3.5, «Componentes adicionales de certificación. Requerimientos de equipos y sistemas» de esta Resolución.

Al menos deberá estar operativo un (1) Sistema de Navegación de Área (RNAV) con las características enunciadas en el apartado 3.5 de esta Resolución.

La base de datos de navegación deberá estar actualizada e incluir toda la información necesaria para las rutas a operar, incluyendo la ubicación de los terrenos de aterrizaje, aeródromos alternativos y puntos de ruta programados por el Operador.

Para el caso de aviones no presurizados, se requerirá que el sistema de suministro de oxígeno suplementario esté operativo para que el avión pueda operar a altitudes superiores a 10.000 pies en vuelos diurnos y superiores a 5.000 pies en operaciones nocturnas.

Para el despacho de la operación se requerirá un botiquín de primeros auxilios, un equipo de supervivencia y al menos un extintor portátil disponible para el uso por parte de la tripulación durante el vuelo.

Para aquellas operaciones en las que la aproximación, el despegue o cualquier fase del vuelo en ruta se efectúen sobre el agua, se requerirá un chaleco salvavidas en condiciones operativas para cada una de las personas a bordo de la aeronave.

4.8 Consideraciones acerca de la aprobación y la planificación de la ruta.—La aprobación operacional para este tipo de operaciones será válida únicamente para las áreas y rutas para las que se haya demostrado cumplimiento con los requisitos de esta Resolución, debiendo recogerse dichas áreas y rutas de manera expresa en el Manual de Operaciones. Se deberá remitir para su aprobación a la Dirección General de Aviación Civil cualquier cambio o ampliación sobre las rutas inicialmente aprobadas.

El Operador deberá demostrar de manera satisfactoria a la Dirección General de Aviación Civil su capacidad para llevar a cabo de forma segura la operación en todas las rutas/áreas propuestas y que todas las tripulaciones de vuelo han completado la formación recurrente con arreglo a un programa que cumpla con las especificaciones y requisitos contenidos en esta Resolución.

Además de los requisitos generales de planificación de la operación exigidos por el Real Decreto 220/2001, JAR-OPS 1, se deberán satisfacer los siguientes requisitos específicos propios de la operación con aviones monomotores de noche o en condiciones IMC para el transporte comercial de carga:

a) Aeródromos de salida, de destino, alternativos de destino y alternativos de ruta: El operador se asegurará de que en la medida en que lo permitan los procedimientos de control de tránsito aéreo disponibles, las únicas Rutas de Salidas y Llegadas Normalizadas por Instrumentos (SID's y STAR's) a seguir serán aquellas en las que la trayectoria de vuelo pueda garantizar que, en el caso de pérdida de fuerza motriz, el avión podría aterrizar bien en un área despejada, bien retornar al aeródromo de salida o aterrizar en el aeródromo de destino. En las situaciones en las que el procedimiento de salida se lleve a cabo según las Reglas de Vuelo Visual (VFR), el piloto deberá evitar sobrevolar las zonas habitadas por debajo de una altura a partir de la cual, en caso de fallo del motor, no pudiera planear con margen suficiente sobre los obstáculos.

Cuando esta condición no sea posible debido a las restricciones ocasionadas por las Rutas de Salidas y Llegadas Normalizadas por Instrumentos (SID's y STAR's) disponibles, se podrá disponer de un período de tiempo nunca superior a dos minutos durante el que no se asegure la capacidad de alcanzar un área adecuada para el aterrizaje para los procedimientos de salida y llegada. En caso de que se especifique tal período de tiempo, el Operador se deberá asegurar que sólo se utiliza en los casos en los que no existe ninguna otra alternativa, y que las Rutas de Salidas y Llegadas Normalizadas por Instrumentos (SID's y STAR's) planificadas son aquellas que minimizan el riesgo.

b) En ruta: El Operador deberá garantizar que cualquier ruta planificada o desviación de la misma se volará a una altura a partir de la cual, en caso de pérdida de potencia del motor, el piloto pueda realizar un aterrizaje seguro en un aeródromo apropiado o en un terreno de aterrizaje.

Al planificar las rutas, el Operador deberá tener en cuenta la elevación de los terrenos de aterrizaje para el cálculo de las distancias de planeo, debiendo asegurarse de que es posible alcanzar dicho terreno de aterrizaje posicionando el avión con un exceso de altitud de 1.000 pies sobre dicho terreno, con el objeto de disponer de un margen de seguridad ante posibles contingencias.

La Dirección General de Aviación Civil podrá especificar para cada Operador y cada ruta un período de tiempo, nunca superior a quince minutos, durante el que la capacidad de alcanzar un terreno de aterrizaje no esté asegurada durante la fase de vuelo en ruta. En el caso de especificar dicho período, el Operador deberá asegurar que sólo se utiliza en aquellos casos en los que no exista una alternativa práctica, y que la duración de dicho período se limita al mínimo imprescindible.

El Operador deberá tener en cuenta todos aquellos factores que pudieran afectar de manera adversa a la seguridad de la operación en estos casos (como, por ejemplo, la presencia de vientos, condiciones meteorológicas adversas, orografía de la zona, etc.), adoptando los procedimientos adecuados que reduzcan el riesgo.

Los períodos de tiempo mencionados en el párrafo b) de este apartado deberán ser autorizados caso por caso

por la Dirección General de Aviación Civil, previa demostración por parte del Operador de que no existen alternativas prácticas.

La existencia y características de estos períodos de tiempo deberán documentarse en el Manual de Operaciones. Las tripulaciones de vuelo deberán disponer de información detallada y actualizada acerca de la existencia y características de estos períodos de tiempo para cada ruta a operar.

Recomendación Operacional: La Dirección General de Aviación Civil recomienda que las rutas se planifiquen y operen a niveles de vuelo tales que permitan reducir el número de terrenos de aterrizaje y aeródromos apropiados en los que se apoye la operación ante la eventualidad de parada de motor. De esa manera se simplifican los procedimientos y se reduce el nivel de datos e información que deben manejar las tripulaciones. El Operador deberá tener en cuenta todas las demás consideraciones referentes a este aspecto (sobre todo en el caso de aviones no presurizados) como por ejemplo el tipo de mercancías y carga transportadas y si éstas imponen alguna limitación en la altitud a la que se pueda operar.

MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

8027 *CORRECCIÓN de errores del Real Decreto 285/2002, de 22 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al trabajo en el mar.*

Advertidos errores en el Real Decreto 285/2002, de 22 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al trabajo en el mar, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» número 82, de 5 de abril de 2002, se procede a efectuar las oportunas rectificaciones:

En la página 13008, primera columna, en el cuarto párrafo, tercera línea, donde dice: «...un principio coordinación y colaboración...», debe decir: «...un principio de coordinación y colaboración...».

En la página 13011, en el anexo I, tercer párrafo, cuarta línea, donde dice: «...Royal Decree 285/2002, of the day 22 month 3...», debe decir: «...Royal Decree 285/2002, of 22 march...».

MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN

8028 *ORDEN APA/911/2002, de 24 de abril, por la que se modifica la Orden de 5 de diciembre de 2001 por la que se establecen medidas cautelares en relación con la sospecha de peste porcina clásica en Cataluña.*

La notificación de una sospecha de peste porcina clásica en la provincia de Barcelona hizo necesario adop-

tar, como medida cautelar, la prohibición del movimiento de animales de la especie porcina originarios de la Comunidad Autónoma de Cataluña, mediante la Orden de 5 de diciembre de 2001 por la que se establecen medidas cautelares en relación con la sospecha de peste porcina clásica en Cataluña, cuyo anexo ha sido modificado mediante la Orden APA/91/2002, de 24 de enero.

La Comisión Europea, mediante la Decisión 2001/925/CE, de 20 de diciembre, relativa a determinadas medidas de protección contra la peste porcina clásica en España y por la que se deroga la Decisión 2001/863/CE, ha adoptado las correspondientes medidas de protección contra la peste porcina clásica. La Decisión 2002/243/CE, de 25 de marzo, que modifica las Decisiones 2001/925/CE y 2002/33/CE con el fin de prorrogar y adaptar determinadas medidas de protección y condiciones particulares en relación con la peste porcina clásica en España, modifica las zonas afectadas por la enfermedad. Estas zonas son únicamente la provincia de Barcelona y las comarcas de Ripollés, Garrocha y Selva de la provincia de Girona, en la Comunidad Autónoma de Cataluña, por lo que debe modificarse en consecuencia el anexo de la Orden de 5 de diciembre de 2001.

En consecuencia, se dicta la presente Orden de acuerdo con lo establecido en el artículo 149.1.16.^a de la Constitución, por el que se atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de bases y coordinación general de la sanidad.

En su virtud, dispongo:

Artículo único. *Modificación de la Orden de 5 de diciembre de 2001.*

El texto del anexo de la Orden de 5 de diciembre de 2001 por la que se establecen medidas cautelares en relación con la sospecha de peste porcina clásica en Cataluña, se sustituye por el siguiente:

«ANEXO

Zonas afectadas por la prohibición de movimiento

La provincia de Barcelona y las comarcas de Ripollés, Garrocha y Selva en la provincia de Girona.»

Disposición final única. *Entrada en vigor.*

La presente Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 24 de abril de 2002.

ARIAS CAÑETE

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

8029 *ORDEN PRE/912/2002, de 18 de abril, por la que se modifica parcialmente la de 18 de noviembre de 1999 por la que se desarrolla el Real Decreto 390/1998, de 13 de marzo, que regula las funciones y la estructura orgánica de las Delegaciones de Economía y Hacienda.*

El artículo 5, apartado 2, de la Orden de 18 de noviembre de 1999 por la que se desarrolla el Real Decreto 390/1998, de 13 de marzo, que regula las funciones