

podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que efectúe los nombramientos necesarios.

3. El Tribunal arbitral determinará su propio procedimiento y decidirá la distribución de los gastos que ocasione dicho procedimiento.

4. Las Partes Contratantes aceptarán toda decisión tomada en virtud del presente artículo.

#### ARTÍCULO 19

##### Modificaciones

1. Si una de las Partes Contratantes considera que es deseable modificar cualquier disposición del presente Acuerdo, la modificación en cuestión, una vez convenida la misma entre las Partes Contratantes, será aplicada provisionalmente desde el momento de su firma, y entrará en vigor desde el momento en que las Partes Contratantes se hayan comunicado el cumplimiento de sus requisitos constitucionales.

2. Las modificaciones del anexo al presente Acuerdo podrán ser acordadas directamente entre las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes. Serán aplicadas provisionalmente a partir del día en que se acuerden y entrarán en vigor cuando hayan sido confirmadas mediante Canje de Notas diplomáticas.

3. En el caso en que se concluya un Convenio multilateral relativo al transporte aéreo por el que están obligadas cada una de las Partes Contratantes, el presente Acuerdo se enmendará con el fin de adaptarse a las disposiciones de dicho Convenio.

#### ARTÍCULO 20

##### Denuncia

1. Cada Parte Contratante podrá denunciar en cualquier momento el presente Acuerdo mediante notificación. Dicha notificación será comunicada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional.

2. La citada denuncia tendrá efecto en el plazo de doce meses a partir de la recepción de la misma por parte de la otra Parte Contratante.

3. Dicha notificación se considerará recibida por parte de la otra Parte Contratante catorce días después de la fecha en la que la Organización de Aviación Civil Internacional haya recibido comunicación de la notificación.

#### ARTÍCULO 21

##### Registro en la OACI

El presente Acuerdo y toda enmienda posterior se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.

#### ARTÍCULO 22

##### Entrada en vigor

El presente Acuerdo se aplicará provisionalmente a partir de la firma y entrará en vigor cuando las Partes Contratantes se hayan notificado el cumplimiento de sus requisitos constitucionales referentes a los acuerdos internacionales.

En fe de lo cual los abajo firmantes, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Acuerdo Aéreo.

Hecho en dos ejemplares en Madrid el 5 de noviembre de 1990, en español y francés, siendo ambos textos igualmente auténticos.

Por el Gobierno del Reino,  
de España,

José Barrionuevo Peña

Ministro de Transportes,  
Turismo y Comunicaciones

Por el Gobierno de la República  
de Malí,

Zeini Moulaye

Ministro de Transportes

#### ANEXO AL ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DEL REINO DE ESPAÑA Y EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE MALI

##### CUADRO DE RUTAS

1. Empresas de Transporte Aéreo designadas por el Gobierno de la República de Malí:

Rutas: Puntos en Malí-Puntos intermedios-Las Palmas-Puntos más allá.

2. Empresas de Transporte Aéreo designadas por el Gobierno del Reino de España:

Rutas: Puntos en España-Puntos intermedios-Bamako-Puntos más allá.

3. Las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes decidirán de común acuerdo la determinación de los puntos intermedios y más allá que puedan ser servidos por las Empresas de Transporte Aéreo designadas.

4. Las Empresas designadas podrán omitir uno o varios puntos intermedios designados conforme al cuadro de rutas del anexo al presente Acuerdo.

5. Los derechos de quinta libertad que correspondan a las rutas especificadas se ejercerán únicamente mediante una concesión previa y específica por parte de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

6. Como punto de partida en la explotación de los servicios acordados en las rutas especificadas se fijan para cada Parte Contratante dos frecuencias semanales de pasajeros y dos frecuencias semanales de carga en cada dirección, teniendo en cuenta un reparto equitativo del mercado.

Las autoridades aeronáuticas se consultarán sobre la oportunidad de aumentar las frecuencias cuando el tráfico lo justifique.

7. En lo que se refiere a los servicios de carga, los puntos intermedios y los puntos más allá en tercera y cuarta libertad serán designados por cada Parte Contratante.

El presente Acuerdo se aplica provisionalmente a partir del día 5 de noviembre de 1990, fecha de su firma, según se establece en su artículo 22.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 7 de diciembre de 1990.-El Secretario general técnico, Javier Jiménez Ugarte.

## MINISTERIO DE ECONOMIA Y HACIENDA

**31183** CIRCULAR 1.018, de 18 de diciembre de 1990, de la Dirección General de Aduanas e Impuestos Especiales sobre instrucciones de uso del D.U.A.

El Reglamento (CEE) número 2215/90 de la Comisión, del 30 de julio, modificó el Reglamento (CEE) número 2793/86, por el que se establecían los códigos que deberán utilizarse en los formularios previstos en los Reglamentos (CEE) números 678/85, 1900/85 y 222/77 del Consejo.

Dicha modificación viene impuesta por el acuerdo de la Cámara Internacional de Comercio, que decidió modificar los Códigos INCOTERMS que se recogen en la casilla número 20 del Documento Único Administrativo D.U.A.

En consecuencia, este Centro directivo, haciendo uso de sus facultades al respecto, ha tenido a bien disponer:

Queda modificada la instrucción de la Circular número 973 de ese Centro, sobre la forma de cumplimentar la casilla número 20: Condiciones de Entrega del D.U.A. sustituyéndose el cuadro por el siguiente:

Casilla 20	20 Condiciones de entrega		
	Subcasilla 1	Subcasilla 2	Subcasilla 3

Indíquese el código correspondiente según la siguiente clasificación:

Subcasilla 1		Subcasilla 2
Código	Significado	Lugar que se debe precisar
EXW	En fábrica	Lugar de situación de la fábrica.
FCA	Franco transportista	... punto designado.
FAS	Franco al costado del buque	Puerto de embarque convenido.
FOB	Franco a bordo	Puerto de embarque convenido.
CFR	Coste y flete (C & F)	Puerto de destino convenido.
CIF	Coste seguro y flete (CIF)	Puerto de destino convenido.
CPT	Flete pagado hasta	Punto de destino convenido.
CIP	Flete pagado, seguros incluidos hasta	Punto de destino convenido.
DAF	Entrega frontera	Lugar de entrega convenido en la frontera.

Subcasilla 1		Subcasilla 2
Código	Significado	Lugar que se debe precisar
DES	Entrega ex ship .....	Puerto de destino convenido.
DEQ	Entrega sobre muelle .....	Despacho en aduana... puerto convenido.
DDU	Entrega derechos no pagados .....	Lugar de destino convenido en el país de importación.
DDP	Entrega derechos pagados .....	Lugar en entrega convenido en el país de importación.
XXX	Otras condiciones de entrega distintas de las anteriores .....	Indicar claramente las condiciones que figuren en el contrato.
Subcasilla 3		
No se cubrirá.		

Esta modificación será de obligada exigencia en los documentos presentados en las Aduanas a partir del 1 del próximo enero.

Lo que se comunica para su conocimiento y efectos.

Madrid, 18 de diciembre de 1990.-El Director general, Humberto Ríos Rodríguez.

Ilmos. Sres. Delegado de Hacienda Especial y Delegado de Hacienda, Sr. Jefe Dependencia Regional de Aduanas e Impuestos Especiales y Sr. Administrador Principal de Aduanas e I.I.EE.

## MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

**31184** REAL DECRETO 1648/1990, de 20 de diciembre, por el que se da nueva redacción al artículo 2.º de los Estatutos de la Real Academia de Ciencias Morales y Políticas, aprobados por Decreto 314/1970, de 29 de enero.

La Real Academia de Ciencias Morales y Políticas, creada por Real Decreto de 30 de septiembre de 1857, y declarada legalmente constituida el 10 de diciembre de 1858, se rige por los Estatutos aprobados por Decreto 314/1970, de 29 de enero («Boletín Oficial del Estado» de 16 de febrero).

Con objeto de dar mayor eficacia al cumplimiento de sus fines estatutarios, y al desarrollo actual de las ciencias morales y políticas, se considera conveniente elevar el número de Académicos numararios.

En su virtud, a instancia de la Real Academia de Ciencias Morales y Políticas, con informe favorable del Instituto de España, a propuesta del Ministro de Educación y Ciencia y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 20 de diciembre de 1990,

### DISPONGO:

Artículo único.-El artículo 2.º de los Estatutos de la Real Academia de Ciencias Morales y Políticas aprobados por Decreto 314/1970, de 29 de enero («Boletín Oficial del Estado» de 16 de febrero), quedará redactado del siguiente modo:

#### «Artículo 2.º

A) La Academia se compone:

- De cuarenta Académicos de número de nacionalidad española.
- De Supernumerarios procedentes de la clase de Académicos de número.
- De treinta Correspondientes españoles que residan fuera de Madrid.
- De Honorarios y Correspondientes extranjeros.

B) La Academia tiene como sello y empresa de sus medallas una Matrona con la llama de la Inteligencia y los atributos simbólicos de la Verdad, y este lema: "Verum, Justum, Pulchrum".»

Dado en Madrid a 20 de diciembre de 1990.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Educación y Ciencia,  
JAVIER SOLANA MADARIAGA

## MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES

**31185** REAL DECRETO 1649/1990, de 20 de diciembre, por el que se transforma la Escuela Nacional de Aeronáutica en Sociedad Estatal.

La Escuela Nacional de Aeronáutica (ENA), configurada como Órgano de la Administración centralizada en virtud de lo dispuesto por el Decreto 1500/1974, de 24 de mayo, se creó con el fin de atender la formación aeronáutica de los pilotos comerciales de primera clase, así como para realizar las pruebas y prácticas precisas para la renovación de convalidación de licencias, títulos o calificaciones aeronáuticas.

Los profundos cambios tecnológicos relacionados con la aviación civil, que afectan fundamentalmente a la formación de los pilotos, en base a las actuales tendencias a considerar a los comandantes de aeronaves como gestores coordinadores de sistemas informáticos, devienen en la necesidad de adaptar y modificar las enseñanzas impartidas, de forma que se pueda dar respuesta a los nuevos requerimientos que dichos avances hacen exigibles en la impartición de las enseñanzas.

A esta situación debe unirse el incremento experimentado por las operaciones aéreas civiles, traducido en una mayor demanda de pilotos cualificados, de acuerdo con los parámetros anteriormente expuestos, que obliga a ampliar las dotaciones de medios y de Profesorado con que cuenta la ENA para hacer frente a estas necesidades.

Además se han operado también cambios normativos impuestos por la necesidad de coordinar la legislación vigente, con el desarrollo tecnológico mencionado que, a nivel nacional, han conducido a la aprobación por el Consejo de Ministros del Real Decreto 959/1990, de 8 de junio, sobre Títulos y Licencias Aeronáuticas Civiles que, al modificar las titulaciones y los requisitos para acceder a los mismos hasta ahora exigidos permitirá una mejora en la calidad de la enseñanza mediante la intensificación de la preparación técnica de los futuros pilotos, sin necesidad de recurrir al excesivo número de horas de vuelo que hasta ahora se venía exigiendo.

En este mismo orden de ideas, la próxima institucionalización de la Licencia Única CEE exige el contar con un sistema de enseñanzas lo más integrado y completo posible, de forma que la demanda numérica y la cualificación de los pilotos pueda ser atendida.

Pero ello no se lograría si, además de la ampliación del Profesorado y medios con que cuenta la ENA no se procediera a una modificación de su organización y funcionamiento, que garantice una más ágil gestión, de forma que pueda desarrollar su actividad y satisfacer sus necesidades sin sujetarse a la rigidez de funcionamiento propia de un órgano administrativo.

Por tanto, resulta aconsejable, de conformidad con el vigente ordenamiento, encontrar una solución que permita alcanzar esos objetivos, tanto en beneficio de la seguridad de las operaciones aéreas como de la calidad de los servicios prestados; solución que puede encontrarse en la configuración de la ENA como una Sociedad Estatal de las contempladas en el artículo 6.1, a), del Real Decreto Legislativo 1091/1988, de 23 de septiembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General Presupuestaria, ya que la libertad jurídica que supone el recurso a este tipo de Sociedades representa un instrumento idóneo para la consecución de los objetivos pretendidos.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, con el informe favorable de la Comisión Superior de Personal, la aprobación del Ministro de Administraciones Públicas y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 20 de diciembre de 1990,

### DISPONGO:

Artículo 1.º La Escuela Nacional de Aeronáutica, creada como Órgano de la Administración centralizada por Decreto 1500/1974, de 24 de mayo, se configurará como una Sociedad Estatal.

Dicha Sociedad tendrá el carácter de Entidad colaboradora de la Dirección General de Aviación Civil, del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunidades, para las actividades de formación y enseñanza en el ámbito de la aviación civil.

Art. 2.º Los funcionarios destinados en la Escuela Nacional de Aeronáutica podrán optar por integrarse en las plantillas de personal laboral de la nueva Sociedad Estatal que se cree, con reconocimiento en todo caso de la antigüedad que les corresponda, quedando en sus Cuerpos de origen en la situación de excedencia voluntaria prevista en el artículo 29.3, a), de la Ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas de Reforma para la Función Pública. Dicha opción deberá ser ejercitada en el plazo de dos meses a contar desde el momento de la inscripción de la Sociedad en el Registro Mercantil.

Los funcionarios que no se acojan a la referida opción permanecerán en la situación de servicio activo en sus Cuerpos o escalas de origen.