Dada en la Sala de Sesiones de la Cámara de Diputados, en la ciudad de Santo Domingo, Capital de la República Dominicana, a los veinte y siete días del mes de Setiembre de mil novecientos veintisiete, años 84o. de la Independencia y 65o. de la Restauración.

El Presidente,
E. Bonetti Burgos.

Los Secretarios,
A. Pellerano Sardá.
J. T. Lithgow,

Ejecútese, comuníquese por las Secretarías de Estado correspondientes, publicándose en todo el territorio de la República para su conocimiento y cumplimiento.

Dado en mi residencia accidental oficial, en San José de las Matas, a los veintiocho días del mes de Setiembre del año mil novecientos veintisiete.

HORACIO VASQUEZ,
Presidente de la República.

Refrendado:
M. Martín de Moya,
Secretario de E. de Hacienda y Comercio.

Refrendado:
Elías Brache hijo,
Secretario de Estado de Justicia e Instrucción Pública.

EL CONGRESO NACIONAL

En Nombre de la República.

G. O. No. 3917.

NUMERO 740.

VISTO el Art. 33 apartado 15 de la Constitución del Estado.

RESUELVE:

1.—Aprobar, como por la presente Resolución aprueba, el Convenio Ibero-Americano de Navegación Aérea celebrado en Madrid entre España, Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, República Dominicana, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Méjico, Nicaruagua, Panamá, Paraguay. Perú, Portugal, Uruguay y Venezuela, y que fué firmado ad-referendum por el Ministro de la República Dominicana en Madrid, en

fecha primero de Noviembre de mil novecientos veintiseis, el cual copiado a la letra dice así:

CONVENIO IBERO AMERICANO DE NAVEGACION AEREA

celebrado entre España, Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, Dominicana (República), Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Méjico, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Portugal, Uruguay y Venezuela.

Los representantes de los países enumerados, reunidos en el Primer Congreso Ibero Americano de Aeronáutica, celebrado en Madrid en el mes de Octubre de 1926, de común acuerdo, han concertado las disposiciones siguientes:

CAPITULO PRIMERO

Principios Generales.

ARTICULO PRIMERO

Las Altas Partes contratantes reconocen que cada Potencia tiene soberanía completa y exclusiva sobre el espacio atmosférico correspondiente a su territorio.

Para los fines del presente Convenio, el territorio de un Estado se entenderá que comprende el territorio nacional, metropolitano y colonial, juntamente con las aguas territoriales adyacentes a dicho territorio.

ARTICULO 2o.

Cada Estado contratante se obliga a conceder en tiempo de paz, a las aeronaves de los demás Estados contratantes, la libertad de paso inofensivo sobre su territorio, siempre que sean observadas las condiciones establecidas en el presente Convenio.

Las reglas establecidas por un Estado contratante para la admisión, sobre su territorio de las aeronaves que proceden de los demás Estados contratantes, deben ser aplicadas sin distinción de nacionalidad.

ARTICULO 3o.

Cada Estado contratante tiene el derecho de prohibir, por razones de orden militar o en interés de la seguridad pública, el vuelo sobre determinadas zonas de su territorio, a las aeronaves de los demás Estados contratantes, bajo las penas previstas por su legislación y con la reserva de que no se hará ninguna distinción, a este respecto, entre sus aeronaves privadas y las de los demás Estados contratantes.

En este caso, deberá publicar y notificar con anticipación a

los demás Estados contratantes el emplazamiento y la extensión de las zonas prohibidas.

ARTICULO 4o.

Toda aeronave que vuele sobre una zona prohibida estará obligada, en cuanto se aperciba de ello, a hacer la señal de peligro prevista en el apartado 17 del anejo D y deberá aterrizar, fuera de la zona prohibida, lo más pronto y más cerca posible sobre uno de los aerodromos del Estado sobre el que indebidamente volaba.

CAPITULO II

Nacionalidad de las aeronaves.

ARTICULO 5o.

Los Estados contratantes tendrán completa libertad para permitir o prohibir la circulación sobre su territorio de las aeronaves que posean la nacionalidad de un Estado no contratante.

ARTICULO 6o.

Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en cuyo registro están inscritas, conforme a las prescripciones de la Sección I c) del anejo A.

ARTICULO 7o.

Las aeronaves serán inscritas en uno de los Estados contratantes, únicamente en el caso de pertenecer por completo a súbditos de este Estado.

Ninguna sociedad podrá ser registrada como propietaria de una aeronave si no posee la nacionalidad del Estado en el que la aeronave está inscrita, si el Presidente de la Sociedad y dos tercios por lo menos de los administradores no tienen esta nacionalidad, y si la sociedad no cumple todas las demás condiciones que pudieran ser prescritas por las leyes de dicho Estado.

Si algún Estado Ibero Americano firmante del Convenio hallare incompatibilidad entre las características establecidas en este artículo, como indispensables para atribuir la nacionalidad a una aeronave y las normas de su propia legislación interior, podrá formular en un protocolo adicional al Convenio la correspondiente reserva.

El Estado que haga esta reserva regulará libremente la matrícula de sus aeronaves y el vuelo sobre su territorio y aguas jurisdiccionales, pero en ningún caso podrán concederse por los demás Estados firmantes o adheridos las ventajas previstas en este Convenio, sino a las aeronaves que reunan todos los requisitos expresamente definidos en los párrafos primero y segundo del presente artículo.

ARTICULO 8o.

Una aeronave no puede ser válidamente inscrita en varios Estados.

ARTICULO 9o.

Los Estados contratantes cambiarán entre sí y trasmitirán cada mes a la Comisión Ibero Americana de Navegación Aérea, prevista en el Art. 34, copias de las inscripciones y anulaciones de inscripción efectuadas en su registro matrícula durante el mes anterior.

ARTICULO 10.

En la navegación internacional, toda aeronave deberá llevar, conforme a las disposiciones del Anejo A, el distintivo de nacionalidad y el de matrícula, así como el nombre y el domicilio del propietario.

CAPITULO III

Certificados de navegabilidad y de aptitud.

ARTICULO 11.

En la navegación internacional, toda aeronave deberá ir provista de un certificado de navegabilidad, expedido o revalidado, en las condiciones establecidas en el anejo B, por el Estado a cuya nacionalidad pertenece la aeronave.

ARTICULO 12.

El comandante, los pilotos, los mecánicos, y los demás miembros del personal a bordo de una aeronave deben ir provistos de certificados de aptitud y de licencias entregadas, en las condiciones previstas en el anejo E, o revalidadas por el Estado a cuya nacionalidad pertenece la aeronave.

ARTICULO 13.

El certificado de navegabilidad, las patentes de aptitud y las licencias expedidas o revalidadas por el Estado a cuya nacionalidad pertenece la aeronave y establecidos conforme a las reglas fijadas por los anejos B y E, y en lo sucesivo por la Comisión Ibero Americana de Navegación Aérea, serán reconocidos válidos por los demás Estados.

Cada Estado tiene el derecho de no reconocer válidas, para la circulación en los límites y sobre su propio territorio, las patentes de aptitud y licencias conferidas a uno de sus súbditos por otro Estado contratante.

ARTICULO 14.

Ningún aparato radiotelegráfico podrá ser llevado a bordo sin licencia especial expedida por el Estado a cuya nacionalidad pertenece la aeronave. Estos aparatos podrán ser utilizados úni-

camente por individuos de la tripulación provistos de licencia especial a este efecto.

Toda aeronave dedicada a un servicio público y capaz para trasportar por lo menos diez personas, deberá ir provista de aparatos radiotelegráficos (emisores y receptores) cuando las modalidades del uso de estos aparatos hayan sido determinadas por la Comisión Ibero Americana de Navegación Aérea.

Esta Comisión podrá ulteriormente extender la obligación de llevar aparatos radiotelegráficos a todas las demás categorías de aeronaves, en las condiciones y según las modalidades que determine.

CAPITULO IV.

Admisión a la navegación aérea sobre un territorio extrangero.

ARTICULO 15.

Toda aeronave perteneciente a un Estado contratante tiene el derecho de atravesar el espacio atmosférico de otro Estado sin aterrizar. En este caso deberá seguir el itinerario fijado por el Estado sobre el cual volase. No obstante, por razones de seguridad general, estará obligada a aterrizar si recibe orden de ello por medio de las señales previstas en el anejo D.

Toda aeronave que pase de un Estado a otro debe, si el reglamento de este último lo exige, aterrizar sobre uno de los aerodromos fijados por él. Los Estados contratantes darán notificación de estos aerodromos a la Comisión Ibero Americana de Navegación Aérea, quien transmitirá esta notificación a todos los demás Estados contratantes.

El establecimiento de las líneas internacionales de navegación aérea está subordinado al asentimiento de los Estados sobre los que se ha de volar.

ARTICULO 16.

Cada Estado contratante tendrá el derecho de establecer, en favor de sus aeronaves nacionales, reservas y restricciones relativas al transporte comercial de personas y de mercancías entre dos puntos de su territorio.

Estas reservas y restricciones serán inmediatamente publicadas y comunicadas a la Comisión Ibero Americana de Navegación Aérea, quien las notificará a los demás Estados contratantes.

ARTICULO 17.

Las aeronaves pertenecientes a un Estado contratante que haya establecido reservas o restricciones conforme al Art. 16, podrán ser sometidas a las mismas reservas y restricciones en cualquier otro Estado contratante, aún en el caso en que este úl-

timo Estado no imponga estas reservas y restricciones a las demás aeronaves extrangeras.

ARTICULO 18.

Toda aeronave que pase o transite a través del espacio atmosférico de un Estado contratante, incluso en los casos de aterrizaje y paradas razonablemente necesarias, podrá substraerse al secuestro o embargo por falsificación de una patente, dibujo o modelo, mediante el depósito de una fianza, cuyo importe, a falta de acuerdo amistoso, se fijará en el más breve plazo posible por la autoridad competente del lugar del embargo.

CAPITULO V.

Reglas que han de observarse a la salida, en ruta y en el aterrizaje.

ARTICULO 19.

Toda aeronave dedicada a la navegación internacional debe ir provista de:

a) Un certificado de matrícula, conforme al anejo A.
b) Un certificado de navegabilidad, conforme al anejo B.
c) Las patentes y licencias del comandante, de los pilotos y de los tripulantes, conforme al anejo E.
d) Si transporta pasajeros: la lista nominal de éstos.
e) Si transporta mercancías: los conocimientos y el manifiesto.
f) Los libros de a bordo, conforme al anejo C.
g) Si está provista de aparatos radiotelegráficos: la licencia prevista en el Art. 14.

ARTICULO 20.

Los libros de a bordo deberán ser conservados durante dos años, a contar de la última inscripción en ellos verificada.

ARTICULO 21.

A la salida y al aterrizaje de una aeronave las autoridades locales tendrán siempre el derecho de visitarla y de comprobar que está provista de la debida documentación.

ARTICULO 22.

Las aeronaves de los Estados contratantes tendrán derecho al aterizar, especialmente en caso de peligro, a las mismas medidas de asistencia que las aeronaves nacionales.

ARTICULO 23.

El salvamento de los aparatos perdidos en el mar se regulará,

salvo convenios en contrario, por los principios del derecho marítimo.

ARTICULO 24.

Todo aerodromo de un Estado contratante abierto al servicio público de las aeronaves nacionales, mediante pago de ciertos derechos, estará abierto, en las mismas condiciones, a las aeronaves pertenecientes a los demás Estados contratantes.

Para cada uno de estos aerodromos habrá una tarifa única de aterrizaje y estancia, aplicable igualmente a las aeronaves nacionales y extrangeras.

ARTICULO 25.

Cada uno de los Estados contratantes se obliga a tomar las medidas oportunas para garantizar que todas las aeronaves que naveguen sobre su territorio, así como todas las aeronaves que lleven el distintivo de su nacionalidad y en cualquier lugar que se encuentren, se conformarán a los reglamentos previstos en el anejo D.

Cada uno de los Estados contratantes se obliga a asegurar la persecución y el castigo de los contraventores.

CAPITULO VI.

Transportes prohibidos.

ARTICULO 26.

El transporte por vía aérea de los explosivos, armas y municiones de guerra está prohibido en la navegación internacional. No será permitido a ninguna aeronave extranjera transportar artículos de esta naturaleza de un punto a otro del territorio de un mismo Estado contratante.

ARTICULO 27.

Cada Estado puede, en materia de navegación aérea, prohibir o regular el transporte o el uso de aparatos fotográficos. Toda reglamentación de este género deberá ser inmediatamente notificada a la Comisión Ibero Americana de Navegación Aérea, que la comunicará a los demás Estados contratantes.

ARTICULO 28.

Por razones de orden público, el transporte de los objetos, distintos de los mencionados en los artículos 26 y 27 podrá ser sometido a restricciones por cualquier Estado contratante. Esta reglamentación deberá ser inmediatamente notificada a la Comisión Ibero Americana de Navegación Aérea, que la comunicará a los demás Estados contratantes.

ARTICULO 29.

Todas las restricciones mencionadas en el Art. 28 deben aplicarse indistintamente a las aeronaves nacionales y extrangeras.

CAPITULO VII

Aeronaves de Estado.

ARTICULO 30.

Serán consideradas como aeronaves de Estado:

a) Las aeronaves militares.

b) Las aeronaves exclusivamente afectas a un servicio de Estado, como el correo, las aduanas y la policía.

Las demás serán reputadas aeronaves privadas.

Todas las aeronaves de Estado, excepto las aeronaves militares de aduana o de policía, serán tratadas como aeronaves privadas, y como tales, sometidas a todas las disposiciones del presente Convenio.

ARTICULO 31.

Toda aeronave mandada por un militar comisionado a este efecto, es considerada como aeronave militar.

ARTICULO 32.

Ninguna aeronave militar de un Estado contratante deberá volar sobre el territorio de otro Estado contratante, ni aterrizar en él, si no ha recibido para ello autorización especial. En este caso la aeronave militar, salvo estipulación en contrario, gozará, en principio, de los privilegios habitualmente concedidos a las naves de guerra extrangeras.

Una aeronave militar obligada a aterrizar, o requerida o intimada a aterrizar, no adquirirá, por este hecho, ninguno de los privilegios previstos en el precedente párrafo.

ARTICULO 33.

Acuerdos especiales, negociados separadamente entre los Estados, determinarán en qué caso las aeronaves de policía y aduana podrán ser autorizadas para pasar la frontera. En ningún caso disfrutarán de los privilegios previstos en el art. 32.

CAPITULO VIII

Comisión Ibero Americana de Navegación Aérea.

ARTICULO 34.

Se instituirá bajo el nombre de Comisión Ibero Americana de Navegación Aérea, una comisión internacional permanente, compuesta de un Representante por cada uno de los Estados contratantes.

Cada uno de estos Estados tendrá un voto.

La Comisión Ibero Americana de Navegación Aérea determinará las reglas de su propia actuación y el lugar de su residen-

cia permanente, pero quedará en libertad para reunirse en los sitios que juzgue conveniente.

Su primera reunión tendrá lugar en Madrid. La convocatoria para esta reunión será hecha por el Gobierno español tan pronto como la mayoría de los Estados signatarios le hayan notificado su ratificación del presente Convenio.

Esta Comisión tendrá las atribuciones siguientes:

a) Recibir las proposiciones de los Estados contratantes, o dirigírselas, a fin de modificar o enmendar las disposiciones del presente Convenio; notificar los cambios adoptados.

b) Ejercer las funciones que le son encomendadas por el presente artículo y por los artículos 9, 13, 14, 15, 16, 27, 28, 36 y 37 del presente Convenio.

c) Introducir enmiendas en las disposiciones de los anejos.

d) Centralizar y comunicar a los Estados contratantes todo género de informes relativos a la navegación aérea internacional.

e) Centralizar y comunicar a los demás Estados contratantes todas las noticias de orden radiotelegráfico, meteorológico y médico que interesen a la navegación aérea.

f) Asegurar la publicación de mapas para la navegación aérea.

g) Emitir informes sobre las cuestiones que los Estados puedan someter a su exámen.

Toda modificación en las disposiciones de cualquiera de los anejos podrá ser adoptada por la Comisión Ibero Americana de Navegación Aérea, cuando dicha modificación haya sido aprobada por las tres cuartas partes del total absoluto de votos; es decir, del total de votos que pudieran emitirse si todos los Estados estuvieran presentes. Esta modificación tendrá plena efectividad desde el momento en que haya sido notificada, por la Comisión Ibero Americana de Navegación Aérea, a todos los Estados contratantes.

Toda modificación propuesta a los artículos del presente Convenio será discutida por la Comisión Ibero Americana de Navegación Aérea, ya emane de uno de los Estados contratantes, o ya de la Comisión misma. No podrá proponerse a la aceptación de los Estados contratantes ninguna modificación de esta naturaleza si no ha sido aprobada por las dos terceras partes por lo menos del total absoluto de votos.

Las modificaciones hechas en los artículos del Convenio (excepción hecha de los anejos) deben, antes de surtir efecto, ser oficialmente adoptados por los Estados contratantes.

Los gastos de organización y de funcionamiento de la Comisión Ibero Americana de Navegación Aérea serán sufragados por el Estado donde se reunan.

Los gastos ocasionados por el envío de Delegaciones técnicas serán sufragados por sus Estados respectivos.

CAPITULO IX

Disposiciones Finales.

ARTICULO 35.

Las Altas Partes contratantes se obligan, cada una en lo que la concierne, a cooperar en cuanto sea posible a las medidas de carácter internacional relativas a:

a) La centralización y la distribución de informes meteorológicos, ya estadísticos, ya corrientes o especiales.

b) La publicación de mapas de aeronáutica unificados, así como la implantación de un sistema uniforme de señales aeronáuticas.

c) El uso de la radiotelegrafía en la navegación aérea, la instalación de las estaciones radiotelegráficas necesarias, así como la observancia de los reglamentos radiotelegráficos internacionales.

ARTICULO 36.

Las disposiciones relativas a las aduanas, en lo concerniente a la navegación aérea internacional serán objeto de Acuerdo Especial y mientras tanto se regirán por las leyes y reglamentos establecidos en cada nación.

Ninguna cláusula del presente Convenio podrá interpretarse como contraria a lo que los Estados contratantes acuerden, conforme a los principios establecidos por el Convenio mismo, de los protocolos especiales de Estado a Estado, con respecto a aduanas, a policía, a correos o las demás materias de interés común que conciernen a la navegación aérea. Estos protocolos deberán ser inmediatamente notificados a la Comisión Ibero Americana de Navegación Aérea, que los comunicará a los demás Estados contratantes.

ARTICULO 37.

En caso de disentimiento entre dos o varios Estados con respecto a la interpretación del presente Convenio, el litigio será resuelto por medio de arbitraje.

Si las Partes no se entienden directamente sobre la elección de árbitros, procederán como sigue:

Cada una de las Partes nombrará un árbitro, y los árbitros se reunirán para designar un tercero en discordia. Si los árbitros no pueden ponerse de acuerdo, las Partes designarán cada

una un tercer Estado y los Estados así designados procederán al nombramiento del tercero en discordia, sea por unanimidad o proponiendo cada uno un nombre y dejando a la suerte la elección.

Los disentimientos relativos a los reglamentos técnicos anejos al presente Convenio, serán resueltos por la Comisión Ibero Americana de Navegación Aérea, por mayoría de votos.

En el caso en que el disentimiento verse sobre la cuestión de saber si está comprendida en la interpretación del Convenio mismo o en la de uno de los reglamentos, corresponderá al Tribunal arbitral, previsto en el párrafo primero del presente artículo, proveer una decisión final.

ARTICULO 38.

En caso de guerra, las estipulaciones del presente Convenio no restringirán la libertad de acción de los Estados contratantes, ya como beligerantes, ya como neutrales.

ARTICULO 39.

Las disposiciones del presente Convenio se completan en los anejos que, bajo reserva de lo dispuesto en el Art. 34, letra c), tienen el mismo valor y entrarán en vigor al mismo tiempo que el Convenio mismo.

ARTICULO 40.

Los territorios y los súbditos de los países de protectorado o de los territorios administrados en nombre de la Sociedad de las Naciones, serán asimilados, a los fines del presente Convenio, a los territorios y a los súbditos del Estado protector o mandatario.

ARTICULO 41.

Los Estados que no sean iberoamericanos podrán ser admitidos como adheridos al presente Convenio.

Esta adhesión será notificada por la vía diplomática al Gobierno de España, y por éste a todos los Estados signatarios o adheridos.

ARTICULO 42.

En caso de denuncia de este Convenio, ésta deberá ser notificada al Gobierno español, quien la comunicará a las demás Partes contratantes. No tendrá efecto sino un año por lo menos después de dicha notificación y será válida solamente respecto a la Potencia que haya procedido a ella.

El presente Convenio será notificado.

Cada Potencia dirijirá su ratificación al Gobierno español, al que incumbirá notificarla a las demás Potencias signatarias.

Las ratificaciones quedarán depositadas en los archivos del Gobierno español.

El presente Convenio entrará en vigor, para cada Potencia signataria, respecto a las demás Potencias que ya lo hayan ratificado, cuarenta días después del depósito de su ratificación.

ARTICULO 43.

La firma del presente Convenio no implica la anulación de compromisos asumidos por los Estados iberoamericanos contratantes sobre la misma materia en Convenios anteriores.

Hecho en Madrid a primero de Noviembre de mil novecientos veintiseis en un solo ejemplar, que quedará depositado en los archivos del Gobierno de España, y cuyas copias auténticas se remitirán a los Estados contratantes. Dicho ejemplar, fechado como se ha dicho antes, podrá ser firmado hasta el 1o. de Febrero de 1927, inclusive.

En fe de lo cual, firman el presente Convenio:

Por España, José de Yanguas,
Ministro de Estado.

Juan Francisco de Cárdenas,
Delegado.

Firman "ad referendum":

Por Argentina, Carlos de Estrada.
Por Bolivia, J. E. Guerra.
Por Brasil, Hipólyto Alves de'Araujo.
Por Colombia, Guillermo Camacho Carrizosa.
Por Costa Rica, Adriano M. Lanuza.
Por Cuba, M. G. Kohly.
Por Chile, E. Rodríguez Mendoza.
Por Dominicana (República), Osvaldo Bazil.
Por Ecuador, Hipólito de Mozoncillo.
Por El Salvador, R. Shonenberg.
Por Guatemala, E. Traumann.
Por Honduras, Luis de Figueroa.
Por Méjico, Enrique González Martínez.
Por Nicaragua, M. Ig. Terán.
Por Panamá, M. Lasso de la Vega.
Por Paraguay,
Por Perú, E. S. Leguía.
Por Portugal, Joao Carlos de Mello Barreto.
Por Uruguay,
Por Venezuela, Alberto Urbaneja.

Es copia conforme.

El Secretario General del Ministro de Estado.

(Fdo.) F. Espinosa de los Monteros.

ANEJOS

Anejo A

Marcas que deben llevar las aeronaves

SECCION I.

Generalidades.

a) La marca de nacionalidad se representará por una letra mayúscula en carácter romano; ejemplo:

República Argentina . . . .R.

La marca de matrícula se representará con un grupo de cuatro letras mayúsculas; cada grupo contendrá por lo menos una vocal, considerándose como tal la Y.

El grupo completo de cinco letras se utilizará como señal de llamada (indicativo) de la aeronave, siempre que ésta deba emitir o recibir señales hechas por radiotelegrafía o por cualquier otro medio de comunicación, excepto las señales ópticas en el caso en que el Código Morse no se haya utilizado.

Podrá emplearse un indicativo abreviado en el curso de una comunicación (siendo obligatorio el indicativo completo al principio y al fin de la comunicación).

El indicativo radiotelegráfico abreviado comprenderá tres letras:

1. La letra de nacionalidad de la aeronave.

2o. La letra a (.—.—).

3o. La última letra de marca de matrícula de la aeronave.

La señal de llamada radiotelefónico estará formada por todo o parte del nombre del propietario de la aeronave (compañía de Navegación Aérea o particular), seguido de las dos últimas letras de la marca de matrícula.

En el caso de comunicaciones por medio de señales ópticas, cuando el Código Morse no sea utilizado, se emplearán los métodos habituales.

Las anteriores disposiciones relativas a la señal de llamada (indicativo) no atañen a las reglas especiales relativas a las señales previstas en la sección II del Anejo D.

Las marcas de nacionalidad y de matrícula se ajustarán a las indicaciones del cuadro de la Sección VIII del presente anejo.

No obstante, toda aeronave fabricada en un Estado contratante para su entrega por vía aérea a un súbdito de un Estado no Parte contratante, cuyas marcas de nacionalidad y de matrícula no hayan sido notificadas por la Comisión Ibero Americana de Navegación Aérea a los Estados contratantes, deberá ser pro-

visionalmente matriculada en el Estado en que ha sido fabricada. La marca de nacionalidad será la de este Estado. El grupo de matrícula estará constituído por una W seguida de tres cifras.

b) En todas las aeronaves que no sean las del Estado y las aeronaves comerciales, la marca de matrícula deberá ser subrayada con un trazo negro.

c) La inscripción de registro y el certificado de matrícula deberán contener una descripción de la aeronave e indicarán el número o cualquier otra marca de identidad dada por el constructor al aparato, las marcas de matrícula y de nacionalidad antes mencionadas, el aerodromo habitual de la aeronave, el nombre y apellidos, la nacionalidad y el domicilio del propietario, así como la fecha de la matrícula.

El certificado de matrícula estará redactado conforme al modelo siguiente:

Estado
MINISTERIO
ADMINISTRACION
o
SERVICIO

Certificado de matrícula

Número . . . . .

Marcas de nacionalidad y de matrícula .....
(1) Tipo y descripción .....
. . . . . .
(2) Nombre y domicilio del constructor .....
. . . . . .
(3) Número de serie del constructor.....
(4) Nombre del propietario..... ....
(5) Domicilio del propietario ....
. . . . . .
(6) Nacionalidad del propietario ....
(7) Aerodromo habitual de la aeronave . . . . . .

Vista la declaración de que la aeronave antes descrita no está matriculada en otro Estado, se certifica por el presente que esta aeronave ha sido debidamente inscrita en el registro de. . . . . el día.....de..... de 19.....
conforme al Convenio Ibero Americano de Navegación Aérea de fecha ....
anejo A y ..... y que ha recibido las marcas de nacionalidad y de matrícula .... y posee la nacionalidad ..... En ..... el.....de 19..... .....

D) Toda aeronave debe llevar fija, de una manera visible,

en la barquilla o en el fuselaje una placa de metal en la que estarán inscritos los nombres, apellidos y domicilio del propietario y las marcas de nacionalidad y de matrícula de la aeronave.

SECCION II

Colocación de las marcas en el aparato.

Las marcas de nacionalidad y de matrícula estarán pintadas en negro sobre fondo blanco y dispuestas como sigue:

a) AVIONES.—Las marcas estarán pintadas: una vez sobre la superficie interior de los planos inferiores y una vez sobre la superficie superior de los planos superiores, con la parte alta de las letras hacia el borde anterior de dichos planos. Estarán también pintadas en cada lado del fuselaje, entre las alas y los planos de cola. Si se trata de un aparato que no tenga fuselaje, las marcas estarán pintadas sobre la barquilla.

b) DIRIGIBLES Y GLOBOS.—En los dirigibles, las marcas estarán dispuestas lo más cerca posible de la cuaderna maestra; se repetirán en los dos costados y en la superficie superior, debiendo estar ésta última marca equidistante de las de los costados.

En los globos, las marcas, repetidas dos veecs, estarán pintadas cerca de la circunferencia horizontal máxima y tan lejos como sea posible una de otra.

En los dirigibles y globos, las marcas colocadas en los costados deberán ser tan visibles desde los lados como desde el suelo.

SECCION III

Emplazamientos suplementários para las marcas de nacionalidad.

A) AVIONES Y DIRIGIBLES.—La marca de nacionalidad se reproducirá en los dos costados de la superficie inferior, sea del plano fijo inferior de la cola, sea del timón de altura, así como sobre la superficie superior del plano fijo superior o del timón de altura, si éste último es más ancho. Estas marcas serán también repetidas á un lado y a otro del timón o sobre las caras externas de los timones exteriores, si el aparato tiene varios timones de dirección.

b) GLOBOS.—Las marcas de nacionalidad estarán pintadas en la barquilla.

SECCION IV

Dimensiones de las marcas de nacionalidad y de las de matrícula.

A) AVIONES.—La altura de las marcas en los planos de las alas y en los planos de la cola será de cuatro quintas partes

del ancho respectivo de estos planos; en el timón de dirección, las marcas serán tan grandes como sea posible. En el fuselaje y en la barquilla, la altura de las marcas será de los cuatro quintos de la mayor altura medida en la parte mas estrecha del fuselaje o de la barquilla en que estén pintadas estas marcas.

b) DIRIGIBLES Y GLOBOS.—Para los dirigibles, las marcas de nacionalidad pintadas sobre los planos de cola tendrán una altura igual a los cuatro quintos del ancho del plano de cola; en el timón, estas marcas serán tan grandes como sea posible. La altura de las demás marcas no deberá ser inferior a la duodécima parte de la circunferencia de la sección transversal máxima del dirigible.

En los globos, la altura de las marcas de nacionalidad será de cuatro quintas partes de la altura de la barquilla; la altura de las demás marcas será por lo menos igual a la duodécima parte de la circunferencia del globo.

c) GENERALIDADES.—En todas las aeronaves, la altura de las marcas de nacionalidad y de matrícula podrá no exceder de 2.50 metros.

SECCION V

Dimensiones, tipos de letra, etc.

a) El ancho de los caracteres será igual a dos tercios de su altura; su grueso será igual a la sexta parte de esta misma altura. Las letras serán de caracteres ordinarios plenos (bloques), todas del mismo tipo y de las mismas dimensiones; se dejará entre ellas un espacio igual a la mitad de su ancho.

b) En las letras subrayadas, la raya tendrá el mismo grueso que las letras, y se dejará un espacio igual entre la parte inferior de las letras y la superior de la raya.

SECCION VI.

Espacio entre la marca de matrícula y la marca de nacionalidad.

Cuando las marcas de matrícula y de nacionalidad aparezcan juntas, deberán separarse por un guión de largo igual al ancho de una letra.

SECCION VII.

Conservación.

Las marcas de nacionalidad y de matrícula estarán dispuestas en las mejores condiciones posibles, teniendo en cuenta las formas de la aeronave. Estas marcas deberán conservarse constantemente limpias y visibles.

SECCION VIII.

Cuadro de marcas.

La marca de nacionalidad de cada uno de los Estados contratantes será, en lo posible, la misma que tengan reconocida en los demás Convenios internacionales, y se aplicará a las aeronaves de sus dominios, colonias, protectorados, dependencias o países por él gobernados en virtud de mandato de la Sociedad de las Naciones.

ANEJO B.

Certificado de Navegabilidad.

Las condiciones principales exigidas para la entrega del certificado de navegabilidad son las siguientes:

1o.—El Proyecto de la aeronave, en lo que concierne a la seguridad, estará conforme con determinados requisitos mínimos.

2o.—Deberá hacerse por medio de vuelos de ensayo, que respondan a ciertas condiciones mínimas, una demostración satisfactoria de las cualidades efectivas de vuelo de cada tipo de aparato sometido a exámen; pero, una vez aprobado el tipo, los demás aparatos que ulteriormente se construyan sobre el mismo modelo, estarán dispensados de estas pruebas.

3o.—En la construcción de toda aeronave deberá ser sometido a aprobación tanto lo que concierne a los materiales como a la mano de obra. La inspección de la construcción y de las pruebas deberá satisfacer determinados requisitos mínimos.

4o.—Toda aeronave deberá ir provista de los instrumentos adecuados para la seguridad de la navegación.

5o.—La Comisión Ibero Americana de Navegación Aérea fijará ulteriormente el mínimo de las condiciones requeridas en los apartados 1o. a 3o., inclusive. Antes, cada uno de los Estados contratantes resolverá por sí las reglas de detalle según las cuales serán concedidos los certificados de navegabilidad y de conservación de validez.

ANEJO C.

Libros de a bordo.

SECCION I.

Diario de navegación.

Este libro deberá ser llevado por toda aeronave y contendrá los pormenores siguientes:

a) Categoría a la cual pertenece la aeronave; marcas de nacionalidad y de matrícula; nombre y apellidos; nacionalidad

y domicilio del propietario; nombre del constructor y carga útil de la aeronave (capacidad).

b) Además, en cada viaje:

1.—Los nombres, nacionalidad y domicilio del piloto y de cada uno de los miembros de la tripulación.

2o.—El lugar, fecha y hora de partida, el itinerario seguido y todos los incidentes del viaje, incluso los aterrizajes.

SECCION II.

Cuaderno de la aeronave.

Este cuaderno no es obligatorio más que para las aeronaves empleadas en el transporte público de pasajeros o de mercancías. Debe contener los datos siguientes:

a) Categoría a la cual pertenece la aeronave; marca de la matrícula y de la nacionalidad; nombre, apellidos, nacionalidad y domicilio del propietario, nombre del constructor y carga útil de la aeronave.

b) Tipo y número de serie del motor, tipo de la hélice, con el número, paso y diámetro, así como el nombre del fabricante.

c) Tipo del aparato T. S. H. montado sobre el aeronave.

d) Cuadro en el que se den al personal responsable del funcionamiento y de la conservación del aeronave todas las instrucciones útiles para arreglo de las células o de la suspensión.

e) Informes técnicos completos y detallados sobre el servicio anterior del aeronave, incluso todas las pruebas de recepción, la revisión y sustitución de piezas, reparaciones y todos los trabajos del mismo género.

SECCION III.

Cartilla del motor.

Esta cartilla no es obligatoria más que para los motores instalados en aeronaves destinadas al transporte públicos de pasajeros o de mercancías. Para cada motor deberá existir y le acompañará siempre una cartilla especial que contendrá los datos siguientes:

a) Tipo del motor, número de serie, nombre del constructor, potencia y régimen normal máximo del motor, fecha de la fabricación y fecha de entrada en servicio.

b) Marca de matrícula y tipo de las aeronaves en las que se ha instalado el motor.

c) Informes técnicos completos y detallados sobre el servicio anterior del motor, incluso todas las pruebas de recepción,

el número de horas de trabajo ya hechos, las revisiones, sustituciones, reparaciones y todos los trabajos del mismo género.

SECCION IV.

Diario de señales.

Este libro es solo obligatorio para las aeronaves dedicadas al transporte público de pasajeros o mercancías. Debe contener los particulares siguientes:

a) Categoría de la aeronave, marcas de nacionalidad y de matrícula, nombre, apellidos, nacionalidad y domicilio del propietario.

b) Lugar, fecha y hora de transmsiión o de recepción de cualquier señal.

c) Nombre o indicación de toda personas o de toda estación a quienes haya dirijido o de quien se haya recibido alguna señal.

SECCION V.

Forma, implantación y teneduría de los libros de a bordo.

Los diversos libros de a bordo prescritos en el Convenio, podrán reunirse en uno solo. El modelo de este o de estos libros de a bordo, las reglas concernientes a su implantación y a sus teneduría, se fijarán o modificarán por la Comisión Ibero Americana de Navegación Aérea, por la mayoría prevista en el Art. 34 para la modificación de los anejos.

ANEJO D.

Reglamentos para luces y señales.— Reglas de la circulación aérea.

La palabra "aeronave" designa todos los globos cautivos o libres, cometas, dirigibles y aviones.

La palabra "Globo" designa una aeronave, ya cautivo, ya libre, que utilice un gas más ligero que el aire como medio de sustentación en la atmósfera y que no tenga ningún medio propio de propulsión.

La palabra "dirigible" designa una aeronave que utilice un gas más ligero que el aire como medio de sustentación en la atmósfera y que posea medios propios de propulsión.

La palabra "avión" designa todos los aeroplanos, hidroaeroplanos (con flotadores o con barquilla) o toda otra aeronave más pesada que el aire y que posea medios propios de propulsión.

Un dirigible será considerado como en ruta sinó está amarrado ni al suelo ni a cualquier objeto situado en el suelo o sobre el agua.

SECCION I.

Reglamento para las luces.

En este reglamento, la palabra "visible" aplicada a las luces, significa: visible en noche obscura y atmósfera transparente. Los ángulos de visibilidad, de que se trata a continuación, suponen a la aeronave en su posición normal de vuelo rectilíneo y horizontal.

1o.—Las reglas relativas a las luces se aplicarán en todo tiempo desde la puesta a la salida del sol, y durante este intervalo no deberán encenderse ninguna otra luz susceptible de ser confundida con las luces reglamentarias de la navegación. Estas últimas luces no deberán ser deslumbrantes.

2o.—Un avión, sea en el aire, sea maniobrando en tierra o sobre el agua por sus propios medios, llevará las luces suguientes:

a) Delante, una luz blanca, visible, en un ángulo de 220c., biseccionado por el plano vertical de simetría del avión. Esta luz deberá ser visible a una distancia de ocho kilómetros, por lo menos.

b) En el lado derecho, una luz verde, dispuesta de manera que proyecte hacia adelante una luz ininterrumpida entre dos planos verticales, que formen un ángulo de 110o., y de los cuales el uno será paralelo al plano vertical que pase por el eje longitudinal del aparato. Esta luz deberá ser visible a una distancia de cinco kilómetros, por lo menos.

c) En el lado izquierdo, una luz roja, dispuesta de manera que proyecte, hacia adelante, una luz ininterrumpida entre dos planos verticales que formen un ángulo de 110o., y de los cuales el uno será paralelo al plano vertical que pase por el eje longitudinal del aparato. Esta luz deberá ser visible a una distancia de cinco kilómetros, por lo menos.

d) Estas luces laterales, verde y roja, estarán dispuestas de manera que la luz verde no sea visible desde el lado izquierdo del avión ni la luz roja desde el lado derecho.

e) Detrás, y lo más lejo posible, una luz blanca vuelta hacia atrás y visible a cinco kilómetros por lo menos de distancia, en un sector de 140o., dividido en dos partes iguales por el plano vertical que pasa por el eje longitudinal del aparato.

f) Si para la aplicación de la regla anterior, la luz única debiera ser substituída por varias luces, el campo de visibilidad de cada una de ellas será limitado de manera que no haya más que una luz visible a la vez.

3o. Las reglas relativas a las luces de los aviones serán aplicables a los dirigibles con las modificaciones siguientes;

a) Todas las luces serán duplicadas; las de delante y detrás verticalmente, y las de los costados horizontalmente, en dirección paralela al eje del dirigible.

b) Las luces de cada uno de los pares de delante y de detrás serán visibles juntamente.

4o. Un dirigible remolcado deberá llevar las luces especificadas en el apartado 3o. y, además, las especificadas en el apartado 6o. para los dirigibles que no son ya dueños de su dirección.

5. Un Avión o dirigible que flote en la superficie del agua sin poder gobernarse, es decir, incapaz de maniobrar como está prescrito en los reglamentos para evitar las colisiones en el mar, deberá llevar dos luces rojas, distantes por lo menos dos metros colocadas una encima de otra y visibles en todas direcciones a una distancia de tres kilómetros por lo menos.

b) Un aeronave, en las anteriores condiciones, no llevará, si está inmóvil, las luces de costado; pero en marcha deberá tenerlas.

6o. Un dirigible que, por cualquier causa, ya no es dueño de su dirección, o que voluntariamente ha parado sus motores, deberá, además de las otras luces especificadas, mostrar de una manera muy aparente, una encima de la otra, dos luces rojas, separadas por un espacio de dos metros por lo menos y visibles, en todas direcciones, a tres kilómetros por lo menos de distancia.

Durante el día, un dirigible remolcado y que, por cualquier causa, no sea ya dueño de su dirección, deberá mostrar de una manera muy aparente dos bolas u objetos negros de 60 centímetros de diámetro, colocados el uno encima del otro y separados por un espacio de dos metros por lo menos.

Un dirigible, amarrado o en marcha, con sus motores voluntariamente parados, deberá de día mostrar de una manera muy aparente una bola u objeto negro de 60 centímetros de diámetro, y será considerado por las demás aeronaves como si estuviese a la deriva.

7o. Un globo libre deberá llevar una luz brillante blanca, colocada cinco metros por lo menos por debajo de la barquilla y visible en todas direcciones a tres kilómetros al menos de distancia.

8o. Un globo cautivo deberá llevar dispuestas, como la luz blanca especificada en el apartado 7o. y en sitio de esta luz, tres luces colocadas verticalmente a cuatro metros por lo menos de distancia una de otra. La luz del centro será blanca; las otras

dos rojas; las tres luces serán visibles en todas direcciones a una distancia de tres kilómetros por lo menos.

Además, el cable deberá llevar, cada 300 metros, a partir de la barquilla, grupos de tres luces, dispuestas como las especificadas anteriormente. También el objeto al cual el globo está amarrado en tierra, deberá llevar un grupo de luces semejantes para indicar su posición.

Durante el día el cable deberá llevar en la misma posición que los grupos de luces antes mencionados y en su sitio mangas veletas de 20 centímetros de diámetro por lo menos, y de dos metros de largo, listadas con bandas alternativamente blancas y rojas, de 50 centímetros de ancho.

9o. Un dirigible, amarrado cerca del suelo, deberá llevar las luces especificadas en los apartados 2o. a y e) y 3o.

Además, si está amarrado lejos del suelo el dirigible, el cable y el objeto al cual está amarrado estarán, sea de día, sea de noche señalados como se ha dicho en el apartado 8o.

Las anclas marinas y las boyas empleadas por los dirigibles para amarrarse en el mar, estarán dispensadas de la observación de esta regla.

10o.. Un avión, parado sobre el suelo o sobre el agua, pero no anclado ni amarrado, deberá llevar las luces especificadas en el apartado 2o.

11o. Con el fin de evitar colisiones con navíos:

a) Un avión anclado o amarrado sobre el agua deberá llevar delante, en el sitio más visible, una luz blanca, visible en todas direcciones, a una distancia de dos kilómetros por lo menos.

b) Un avión de 50 metros o más de largo, anclado a amarrado sobre el agua, deberá llevar delante una luz análoga a la especificada antes, y otras colocadas detrás o cerca de la parte de atrás y a cinco metros por lo menos más bajo que la luz de delante.

Se entiende por "largo" del avión la distancia total entre las dos extremidades de éste.

c) Los aviones de 50 metros o más de envergadura, anclados o amarrados sobre el agua, deberán llevar, además, en cada extremidad del ala inferior una luz colocada como se ha especificado en la letra a) del presente apartado.

Por "envergadura" del avión se entiende su ancho máximo.

12. Si durante la noche una de las luces especificada llegara a extinguirse, la aeronave deberá aterrizar tan pronto como pueda hacerlo sin peligro.

13. En ningún caso las reglas precedentes impedirán la aplicación de los reglamentos especiales dictados por un Estado con respecto a las luces suplementarias de señales o de posición para las aeronaves militares o para las aeronaves que vuelan en formación. No impedirán tampoco el empleo de las señales de reconocimiento adoptadas por un propietario de aeronave, con la autorización de su Gobierno y debidamente registradas y publicadas.

SECCION II

Reglamento para señales.

14. a) Una aeronave que desee aterrizar durante la noche en un aerodromo donhe haya personal de guardia, deberá, antes de hacerlo, disparar un cohete verde o hacer señales intermitentes con una lámpara o un proyector distinto de las luces de navegación. Además, con la ayuda del Código Internacional Morse deberá reproducir, por medio de señales fónicas o luminosas, el grupo de las dos letras constituído por su letra de nacionalidad y la última letra de su marca de matrícula.

b) Se le dará permiso para aterrizar repitiendo de tierra igual señal de llamada, seguida de un cohete verde o de señales intermitentes hechas con una lámpara verde.

15. Un cohete rojo lanzado desde tierra o una luz roja centelleante en tierra, significará que ninguna aeronave debe aterrizar.

16. Una eronave obligada a aterrizar durante la noche deberá, antes de hacerlo, lanzar un cohete rojo o hacer con sus luces de navegación una serie de señales breves e intermitentes.

17. Cuando una aeronave en peligro pida socorro, deberá emplear al efecto, sea simultáneamente, sea por separado, las señales de peligro siguientes:

a) La señal internacional S. O. S. hecha por medio de señales ópticas o de la radiotelegrafía.

b) La señal de peligro hecha por medio de las banderas N. C. del Código Internacional.

c) La señal de distancia formada por una bandera cuadrada que tenga, ya encima o ya debajo, una bola o cualquier cosa semejante.

d) Un sonido contínuo emitido por un aparato sonoro cualquiera.

e) Una señal formada por una sucesión de cohetes blancos, lanzados a cortos intervalos.

18. Para indicar a un avión que se encuentra en la proxi-

midad de una zona prohibida y que debe cambiar su rumbo, se emplearán las señales siguientes:

a) Durante el día, tres proyectiles, lanzados en intervalos de diez segundos, y cuyo estallido produzca por cada uno una nubecilla de humo blanco que indique la dirección que la aeronave debe seguir.

b) Durante la noche, tres proyectiles, lanzados en intervalos de diez segundos y que al estallar produzcan luces o estrellas blancas que indiquen la dirección que la aeronave debe seguir.

19. Para dar a una aeronave orden de aterrizar, se emplearán las señales siguientes:

a) Durante el día, tres proyectiles, lanzados en intervalos de diez segundos y cuyo estallido produzca por cada uno una nube de humo negro o amarillo.

b) Durante la noche, tres proyectiles, lanzados cada diez segundos de intervalo, cuyo estallido produzca luces o estrellas verdes.

Además, si se quiere impedir el aterrizaje de una aeronave distinta de la aludida, se dirijirá sobre ésta última, por medio de un proyector, una ráfaga de luz intermitente.

20 a.) En el caso en que la niebla y la bruma hicieran invisible un aerodromo, éste podrá estar indicado por un globo que sirva de boya aérea o por cualquier otro medio aprobado.

b) En caso de niebla, de bruma, de caída de nieve o de gran lluvia, sea de día sea de noche, una aeronave sobre el agua deberá hacer oír la señales sonoras siguientes:

1o. Si no está ni anclada ni amarrada, un sonido en intervalos de dos minutos cuando más, que consista en dos llamadas de una duración de cinco segundos aproximadamente, separadas por un intervalo de cerca de un segundo.

2o. Si está anclado o amarrado, el tañido rápido de una campana o de un "gong" bastante potente, prolongado durante cinco segundos aproximadamente, en intervalos de un minuto todo lo más.

SECCION III

Reglas generales de la circulación aérea.

21. Los aviones deben siempre ceder el paso a los globos, cautivos o libres, y a los dirigibles. Los dirigibles deben siempre ceder el paso a los globos, sean cautivos o libres.

22. Un drigible que ya no es dueño de su dirección, debe ser considerado como un globo libre.

23. Cuando las circunstancias se presten para ello, puede preverse el riesgo de colisión con otra aeronave, observando con cuidado la orientación y la inclinación del rumbo seguido por ésta. Como ni uno ni otro de estos dos elementos cambian de modo apreciable, debe considerarse posible la colisión.

24. La expresión "riesgo de colisión" comprende todo riesgo de accidente causado por la excesiva aproximación de dos aeronaves. Toda aeronave a quien las anteriores reglas imponen la obligación de desviarse de otra aeronave para evitar una colisión, deben mantenerse a suficiente distancia de ella, teniendo en cuenta las circunstancias del momento.

25. Para observar las reglas sobre los riesgos de colisión contenidas en el apartados 24, un aeronave de motor debe maniobrar siempre, según las reglas establecidas en los apartados siguientes, en cuanto se aperciba de que, prosiguiendo su rumbo, pasaría a menos de 200 metros de una parte cualquiera de otra aeronave.

26. Cuando dos aeronaves de motor se encuentran de frente o casi de frente, cada una de ellas debe separarse hacia su derecha.

27. Cuando dos aeronaves de motor siguen respectivamente rumbos que se cruzan, la aeronave que ve otra a su derecha debe ceder el paso a ésta última.

28. Una aeronave que alcanza a otra deberá, para pasarla, separarse de ésta última desviando su propio rumbo hacia la derecha y no "picando" ni descendiendo.

Si una aeronave se dirige hacia otra siguiendo un rumbo inclinado de más de 110o. sobre el seguido por ésta última, es decir, que se encuentra, con respecto a ésta, en una posición tal que durante la noche no podrá distinguir ninguna de las luces de los costados de esta aeronave, se considerará que desea pasar a esta última, y ningún cambio posterior en el rumbo seguido por las dos aeronaves podrá hacer considerar que la primera intenta cruzar a la otra, conforme al criterio del presente reglamento, ni la releva de la obligación de mantenerse a distancias de la aeronave alcanzada, hasta que ésta última haya sido ampliamente pasada.

Como, de cada día, la aeronave que pasa, en las condiciones antedichas, no siempre puede saber con certidumbre si su ruta pasará por delante o por detrás de la otra aeronave, debe, en caso de duda, considerarse como si estuviera en la situación de una aeronave que alcanza a otra y, por consiguiente, se alejará del rumbo seguido por esta última.

29. Cuando el presente reglamento prescribe a una de las dos aeronaves ceder el paso a la otra, ésta última debe mantener su rumbo primitivo y su velocidad. No obstante, cuando, como consecuencia de niebla o de cualquier otra causa, las dos aeronaves se encuentren tan cerca una de otra que maniobrando solamente la primera no pudiera evitarse una colisión, la aeronave alcanzada debe tomar la iniciativa de maniobrar de la manera más eficaz para evitar la colisión.

30. Toda aeronave obligada con arreglo al presente reglamento a desviarse de la ruta de otra aeronave, deberá, en cuanto sea posible, evitar el cruzarla por delante.

31. Toda aeronave que sigue una ruta aérea oficialmente reconocida deberá guardar la derecha de esta ruta, mientra ello sea posible y sin peligro.

32. Ninguna aeronave que esté a punto de levantar el vuelo, desde el suelo o desde el mar, deberán intentar despegar, si hay riesgo de colisión con otra nave a punto de aterrizar.

33. Toda aeronave que se encuentre entre nubes, en niebla, bruma o cualquier otra condición de mala visibilidad, deberá maniobrar con precaución teniendo cuidadosamente en cuenta las circunstancias del momento.

34. De conformidad con estas reglas, no se perderá nunca de vista tales riesgos de navegación y de colisión o cualquier otra circunstancia que pudiera hacer necesario desviarse para evitar un peligro inminente.

SECCION IV.

Lastre.

35. Está prohibido lanzar desde una aeronave otro lastre que no sea arena fina o agua.

SECCION V.

Reglas especiales para la circulación aérea por encima o en la proximidad de los aerodromos.

36. En todo aerodromo ,cualquier avión que se proponga aterrizar o salir de él y que se considere obligado a hacer un viraje, salvo en caso de peligro, deberá efectuarlo hacia la izquierda, es decir, en el sentido contrario al movimiento de las agujas de un reloj.

37. Un avión que sale de un aerodromo no deberá virar a menos de 500 metros de distancia del punto más próximo del perímetro, y si vira deberá hacerlo de conformidad con las reglas establecidas en el apartado anterior.

38. Todo avión que vuele entre 500 y 3.500 metros de distancia del punto más próximo del perímetro de un aerodromo, deberá atenerse a las reglas de pilotaje antes establecidas en los apartados 36 y 37, a no ser que se encuentre a más de 2.000 metros de altura.

39. Los aterrizajes acrobáticos están prohibidos en los aerodromos de los Estados contratantes abiertos al tráfico internacional. Está prohibido a los aviones entregarse a ejercicios acrobáticos en la proximidad de estos aerodromos, a una distancia inferior a 4.000 metros del punto más próximo del perímetro del aerodromo a no ser que estos aviones se mantengan a una altura de 2.000 metros.

40. En todo aerodromo la dirección del viento estará claramente indicada por uno o varios de los métodos conocidos, tales como T de aterrizaje, manga, veleta, humo, etc. Si no hace viento se izará en un mástil una bola bien visible y si existe una T de aterrizaje estará fija.

41. Todo avión que salga de un aerodromo utilizado para el tráfico internacional o que aterrice en él, deberá hacerlo contra viento, a menos que se lo impida la disposición de los lugares y salvo el caso que no haya viento. En este último caso, todo avión que salga o aterrice, deberá hacerlo en el sentido que estará indicado por medio de una señal apropiada o si existe una T de aterrizaje, en el sentido indicado por esta T.

42. Si dos aviones se aproximan al mismo tiempo a un aerodromo para aterrizar en él, el avión más elevado deberá maniobrar para evitar el encuentro con el avión que vuele en un nivel inferior, y para aterrizar, se ajustará a las reglas del apartado 28.

43. Se dejará vía libre a cualquier aeronave que se proponga aterrizar en un aerodromo.

44. Todo aerodromo estará virtualmente dividido en tres zonas para un observador colocado frente al viento. La zona de la derecha será la zona de partida, y la zona de la izquierda la de aterrizaje; entre estas dos zonas habrá una zona neutral. Un avión que quiere aterrizar deberá hacerlo tan cerca como le sea posible de la zona neutral, pero colocándose a la izquierda de cualquier otro avión que ya haya aterrizado. Cuando haya moderado su marcha o terminado de rodar sobre el suelo, el avión pasará inmediatamente a la zona neutra. Del mismo modo, un avión que se eleva, lo hará lo más posible a la derecha de la zona de salida, pero manteniéndose francamente a la izquierda de cualquier otro avión que se disponga a elevarse o a punto de hacerlo.

45. Ningún avión comenzará a elevarse antes que el avión que haya abandonado el suelo antes que él se haya separado por completo del aerodromo.

46. Las reglas de la presente Sección se aplicarán igualmente en los aerodromos durante la noche; el aerodromo estará delimitado con la mayor exactitud posible por luces rojas colocadas sobre su perímetro y sobre sus obstáculos. La dirección para el aterrizaje estará, en lo posible, indicada por una T luminosa o, a falta de ésta, por tres luces blancas dispuestas, en la zona reservada al aterrizaje, en forma de triángulo izóceles, cuya base tendrá 200 metros, aproximadamente, de largo, y su altura, un mínimum del doble; el emplazamiento de las luces será tal, que el avión deberá aterrizar dirigiéndose desde el centro de la base hacia las luces del vértice opuesto; la base indicará el sitio donde deberá comenzar a tocar el suelo, y el vértice el sitio en que no será prudente sobrepasar.

47. Ningún globo cautivo, cometa o dirigible amarrado podrá, sin autorización especial, elevarse en las proximidades de un aerodromo, excepto en los casos previstos en el apartado 20.

48. Se colocarán señales apropiadas en todos los obstáculos que existan en los aerodromos y, en lo posible, sobre los obstáculos fijos peligrosos para la navegación aérea en una zona de 500 metros de ancho alrededor de todos los aerodromos.

SECCION VI.
Generalidades.

49. Toda aeronave que maniobre sobre el agua por sus propios medios debe atenerse a los reglamentos establecidos con el fin de prevenir las colisiones en el mar, y a este propósito debe ser considerada como un barco de vapor; pero llevará únicamente las luces especificadas en el presente reglamento y no las previstas en los reglamentos marítimos para los barcos de vapor; además, salvo en los casos especificados en los apartados 17 y 20 preinsertos, no utilizará las señales sonoras indicadas en estos últimos reglamentos. No se la considerará tampoco obligada a oir estas mismas señales.

50 Ninguna de las prescripciones del presente reglamento podrá ser invocada para relevar a una aeronave o a su propietario, a su piloto o a su tripulación, de las consecuencias de una negligencia, sea en el empleo de luces y señales, sean en el servicio de vigía o en la observación de las precauciones requeridas en la práctica de la navegación aérea en tiempo normal o en las circunstancias especiales del caso que se examine.

51. Ninguna de las prescripciones anteriores podrá ser in-

vocada como excusa en caso de infracción de los reglamentos especiales establecidos y debidamente publicados, relativos a la circulación de las aeronaves en las proximidades de los aerodromos o de otros lugares; la observación de estos reglamentos se considerará obligatoria para todos los propietarios, pilotos o tripulantes de aeronaves.

ANEJO E.

Condiciones mínimas requeridas para la obtención de títulos de pilotos o de navegantes.

SECCION I.

Título de piloto de aviación.

a) Título de piloto de avión de turismo (no válidos para transportes públicos.)

1o. Pruebas prácticas.

En cada prueba práctica el aspirante debe ir solo a bordo del avión.

a) PRUEBA DE ALTURA Y DE VUELO PLANEADO. Un vuelo sin aterrizaje, durante el cual el piloto deberá permanecer durante una hora, por lo menos, a una altura mínima de 2.000 metros por encima del punto de partida. El descenso deberá terminar en vuelo planeado, con los motores parados a 1.500 metros por encima del terreno de aterrizaje. El aterrizaje se hará sin que el motor sea nuevamente puesto en marcha y en un radio de 150 metros, cuando más alrededor de un punto fijado de antemano por los examinadores oficiales.

b) PRUEBAS DE HABILIDAD.— Un vuelo sin aterrizaje alrededor de dos postes (o dos boyas), situados a 500 metros uno de otro y describiendo una serie de cinco circuitos en forma de ocho y efectuando cada viraje alrededor de uno de los dos postes (o boyas). Este vuelo deberá hacerse a una altura inferior o igual a 200 metros sobre el suelo (o sobre el agua), sin tocar el suelo (o el agua). El aterrizaje se efectuará:

1o. Parando definitivamente el o los motores, lo más tarde cuando la aeronave toque el suelo (o el agua).

2o. Parando definitivamente el aeronave a menos de 50 metros de un punto fijado por el mismo aspirante antes de la salida.

3o. Conocimientos especiales.

Reglamento de las luces y señales y reglas generales de la circulación aérea. Reglas especiales de la circulación aérea sobre y en la proximidad de los aerodromos. Conocimiento práctico de la legislación aérea internacional.

b) Título de piloto de avión de transporte público.

1o. Pruebas prácticas.

En cada prueba práctica el aspirante debe estar solo a bordo del avión.

a) Las pruebas de altura, de vuelo planeado y habilidad son las mismas que las exigidas para el certificado de piloto de avión de turismo. Los aspirantes que posean ya este certificado no tendrán que someterse por segunda vez a estas pruebas.

b) Pruebas de duración, de 200 kilómetros por lo menos, sobre la tierra o sobre el mar, con retorno final al punto de partida. Este viaje deberá hacerse con la misma aeronave y en un plazo de ocho horas. Comprenderá dos aterrizajes obligatorios (con parada completa del aparato), fuera del punto de partida, sobre puntos fijados de antemano por los examinadores.

En el momento de la salida se informará el aspirante de la ruta que debe seguir y se le proveerá del mapa o croquis necesario. Los examinadores juzgarán si se ha seguido la ruta exactamente.

c) VUELO NOCTURNO.— Un vuelo de treinta minutos hecho a una altura de 500 metros por lo menos. Este vuelo no podrá comenzar hasta dos horas, por lo menos, después de la puesta del sol, y acabará por lo menos, dos horas antes de la salida del sol.

2o. Exámen técnico.

El aspirante que haya sufrido con éxito las pruebas prácticas será convocado para someterse a exámen sobre los puntos siguientes:

a) AVIONES.—Conocimiento teórico de las leyes de la resistencia del aire, principalmente en sus efectos sobre la superficie de las alas y los planos de la cola, sobre los timones de dirección y de profundidad y sobre las hélices, funcionamiento de las diferentes partes de la aeronave y de sus mandos.

Montaje de los aviones y de sus distintas partes.

Pruebas prácticas de reglaje.

b) MOTORES.—Conocimientos generales sobre los motores de explosión y sobre el funcionamiento de sus diversos órganos; conocimientos generales sobre la construcción, montaje, reglaje y características de los motores de aviación.

Causas del mal funcionamiento de los motores, causas de averías. Pruebas prácticas de reparaciones corrientes.

c) CONOCIMIENTOS ESPECIALES.— Reglamento sobre luces y señales. Reglas generales de circulación aérea y reglas especiales de la circulación por encima o en la proximidad de los aerodromos.

Conocimiento práctico de las condiciones especiales de la circulación aérea y de la legislación aérea internacional. Lectura de mapas, orientación determinación del punto, meteorología elemental.

OBSERVACIONES

Las pruebas prácticas deberán terminarse en el plazo máximo de un mes. Podrán efectuarse en cualquier orden, pudiendo dada una de ellas dar lugar a dos ensayos. Serán calificadas por examinadores debidamente autorizados, que trasmitirán su informe a las autoridades competentes.

Las referencias oficiales mencionarán los incidentes sobrevenidos, principalmente los aterrizajes. Antes de cada prueba, los aspirantes deberán presentar a los examinadores documentos irrecusables de identidad.

En todas las pruebas prácticas se llevará a bordo un barógrafo y la respectiva hoja, firmada por los examinadores, se unirá a su informe.

Los pilotos que posean el certificado militar tendrán derecho al certificado de piloto turista; pero para obtener el certificado de piloto de aeronave afecta a transportes públicos, deberán de antemano sufrir los exámenes técnicos de navegación especificados en el apartado B, 2 c).

SECCION II.

Título de piloto de globo libre.

1o. Pruebas prácticas.

El aspirante debe haber hecho las siguientes ascensiones certificadas:

a) De día;

Tres ascensiones de instrucción.

Una ascensión conducida por él, bajo la vigilancia de un instructor.

Una ascensión solo en globo.

b) De noche:

Una ascensión yendo solo en el globo.

Cada ascensión deberá haber sido de una duración de dos horas por lo menos.

2o. Exámen teórico.

Leyes elementales de la aerostática y de la meteorología.

3o. Conocimientos especiales.

Conocimiento general del globo y de sus accesorios; inflación,

equipo, dirección de una ascensión, instrumentos, precauciones que han de tomarse contra el frío y en las grandes alturas.

Reglamento sobre luces y señales y reglas generales de la circulación aérea; reglas especiales de la circulación aérea por encima y en las proximidades de los aerodromos.

Conocimiento práctico de la legislación aérea internacional.

Lectura de mapas y orientación.

SECCION III

Título de piloto de dirigible.

Todo piloto de dirigible debe tener título de piloto de globo libre.

Hay tres clases de pilotos de dirigibles;

El poseedor de titulo de primera clase puede mandar todos los dirigibles.

El poseedor de título de segunda clase puede mandar los dirigibles de menos de 20.000 metros cúbicos de capacidad.

El poseedor de título de tercera clase puede mandar los dirigibles de menos de 6.000 metros cúbicos de capacidad.

Todos los oficiales pilotos de dirigibles militares o navales tienen derecho a título de tercera clase.

Todos los oficiales pilotos de dirigibles militares o navales que han mandado dirigibles de más de 6.000 metros cúbicos, tienen derecho a título de primera clase.

CONDICIONES REQUERIDAS PARA
EL TITULO DE 3a. CLASE.

1o.—Pruebas prácticas,

a) Veinte ascensiones certificadas (tres de ellas de noche) hechas en un dirigible, debiendo haber durado cada ascensión una hora por lo menos. En cuatro por lo menos de estas ascensiones, el aspirante, bajo la vigilancia del oficial comandante, habrá conducido por sí mismo el dirigible, incluso la partida y el aterrizaje, durante todo el trayecto, si la duración no ha pasado de cuatro horas, por lo menos si la duración del viaje ha sido mayor.

b) Un viaje de 100 kilómetros, por lo menos, con itinerario fijado de antemano, que termine con aterrizaje de noche. Este viaje deberá haber sido hecho con un inspector oficial a bordo.

2o. Exámen teórico.

Aerostática y meteorología; densidad de los gases; leyes de Mariotte y Guay-Lussac, presión barométrica, principio de Arquímedes; comprensibilidad de los gases; interpretación y uso de los informes y cartas meteorológicas.

Propiedades físicas y químicas de los gases ligeros y de los materiales empleados en la construcción de los dirigibles.

Teoría general de los dirigibles.

Propiedades dinámicas de los cuerpos en movimiento en el aire.

3o. Conocimientos generales.

Conocimiento elemental de los motores de explosión.

Navegación elemental; uso de la brújula; determinación del punto de situación.

Inflación, equipo, reglaje, maniobra, mandos e instrumentos.

CONDICIONES REQUERIDAS PARA EL TITULO DE 2a. CLASE.

1o. Pruebas Prácticas.

Todo aspirante al título de segunda clase debe poseer el de tercera clase y haber hecho por lo menos cuatro meses de servicios como piloto de tercera clase, a bordo de un dirigible; debe haber hecho, además, como piloto de tercera clase, en dirigible de más de 6.000 metros cúbicos, diez ascensiones por lo menos, durante las cuales, y bajo la vigilancia del oficial comandante, habrá conducido por sí mismo el dirigible, incluso partida y aterrizaje, durante todo el trayecto, si la duración no ha pasado de cuatro horas, y durante cuatro horas por lo menos, si ha sido mayor la duración del viaje.

2o. Exámen teórico.

Conocimiento completo de las cuestiones que figuran en el programa para la obtención del título de tercera clase.

CONDICIONES REQUERIDAS PARA EL TITULO DE PRIMERA CLASE.

1o. Pruebas prácticas.

Todo aspirante al título de primera clase debe poseer el de segunda y haber hecho, por lo menos, dos meses de servicio activo como piloto de segunda clase en un dirigible, debe además, haber hecho, como piloto de segunda clase en un dirigible de más de 20.000 metros cúbicos, cinco ascensiones por lo menos, durante las cuales, y bajo la vigilancia del oficial comandante, habrá conducido por sí mismo el dirigible, incluso la partida y el aterrizaje, durante todo el trayecto, si la duración no ha excedido de cuatro horas, y durante cuatro horas por lo menos, si la duración del trayecto ha sido mayor. Cada ascensión habrá durado por lo menos una hora, con un mínimo de quince horas en total para las cinco ascensiones.

2o. Exámen teórico.

Como el requerido para el título o certificado de segunda clase.

SECCION IV.

Título de Navegante.

Toda aeronave dedicada a un servicio de transportes públicos, que tenga más de diez pasajeros a bordo y que deba hacer un viaje de contínuo sobre tierra entre dos puntos distantes más de 500 kilómetros uno de otro, o bien un viaje de noche, o también un viaje sobre el mar entre dos puntos que disten más de 200 kilómetros uno de otro, debe tener a bordo un navegante con título que le será entregado a base de un exámen práctico y teórico que verse sobre las materias siguientes:

1o. Astronomía práctica Movimientos reales y movimientos aparentes de los cuerpos celestes. Diferentes aspectos de la bóveda celeste.

Angulo horario, tiempo medio, tiempo verdadero, tiempo astronómico.

Forma y dimensiones de la tierra.

Esferas y mapas celestes.

Métodos para determinar la latiutd, la longitud, la hora y el azimut.

2o. Navegación.

Mapas terrestres y cartas marinas; su lectura.

Brújula; declinación, inclinación; meridiano magnético.

Itinerarios: determinación del ángulo de brújula y sus correcciones.

Compensación de las brújulas (teórica y práctica).

Cálculo del azimut.

Navegación por estima; cálculo de la velocidad relativa; deriva; tablas de corrección.

Cronómetros: correcciones y comparaciones.

Sextantes: su corrección.

Almanaque náutico.

Determinación del punto con ayuda del azimut y de la altura de las estrellas.

Navegación según el arco del círculo máximo.

Instrumentos de navegación aérea.

3o. Conocimientos generales.

Reglamentos internacionales de navegación aérea y marítima.

Legislación aérea internacional.

Conocimiento práctico de la meteorología y uso de las cartas meteorológicas.

SECCION V.
CERTIFICADO MEDICO

Condiciones médicas internacionales de aptitud para la navegación aérea.

A) Pilotos de aviones de turismo.

1o. Para obtener una licencia como piloto de aviones de turismo, todo aspirante deberá presentarse para sufrir exámen ante los médicos, especialmente designados o autorizados al efecto por el Estado contratante del que depende.

2o. Este exámen médico se referirá a las siguientes condiciones de aptitud física y mental:

a) Los antecedentes hereditarios y personales, y, en particular, el equilibrio del sistema nervioso; informes que constarán en una declaración del aspirante, firmada por él y reconocida suficiente por el médico examinador.

b) Los aspirantes al pilotaja de aviones de turismo no podrán solicitar la obtención de una licencia antes de la edad de 17 años.

c) EXAMEN QUIRURGICO GENERAL. El aspirante no debe padecer ninguna herida ni lesión, ni haber sufrido ninguna operación, ni presentar ninguna anomalía congénita o adquirida que puedan ser obstáculo para la seguridad de la maniobra de una aeronave en las condiciones ordinarias.

d) RECONOCIMIENTO MEDICO GENERAL. El aspirante no debe sufrir ninguna enfermedad o afección capaz de hacerle inhábil para la conducción de una aeronave. Debe poseer un corazón, unos pulmones y un sistema nervioso en condiciones para soportar los efectos de las grandes alturas. Debe estar exento de afecciones renales; no debe presentar ningún signo clínico de sífilis ni estar afectado de lesión cardíaca.

e) EXAMEN DE LOS OJOS.—El aspirante debe poseer un grado de agudeza visual igual a 16/20o. entre los dos ojos, provistos, si es necesario, de lentes correctoras, debiendo medirse la agudeza visual por medio de potente alumbrado, pero no alumbrando directamente los ojos del individuo examinado. La movilidad ocular, el campo visual de cada ojo, y la percepción de los colores deben ser normales.

f) EXAMEN DE LOS OIDOS; EL OIDO MEDIO DEBE SER NORMAL.—El aspirante debe poseer una agudeza auditiva

correspondiente, por lo menos a la percepción de la voz susurrada a un metro de distancia. El aparato vestibular debe estar intacto y no hiperexitable. Debe existir igualdad de los dos oídos.

g) EXAMEN DE LA NARIS, DE LA GARGANTA Y DE LA BOCA.—El aspirante debe tener una permeabilidad tubaria completa en los dos lados.

3o. Cada uno de los Estados contratantes debe, provisionalmente, fijar sus propios métodos de exámen, hasta que, por decisión de la Comisión Ibero Americana de Navegación Aérea, adoptada por la mayoría de votos prevista en el Art. 34 para cualquier modificación en las disposiciones de los anejos, se resuelva sobre los detalles y las condiciones mínimas de las pruebas que hayan de emplearse. Estos detalles y condiciones mínimas podrán ser modificados por la Comisión Ibero Americana de Navegación Aérea en virtud de la misma mayoría.

4o. El aspirante que satisfaga las condiciones ante enunciadas, recibirá un certificado médico favorable, que deberá presentar para obtener la licencia. Este certificado médico deberá estar, en lo posible, conforme con el modelo siguiente:

Valedero hasta.....

Certificado médico.

El infrascrito, Doctor.....certifico que D. (1) ..... nacido en ..... el ..... domiciliado en..... ha sido sometido a las pruebas del exámen de aptitud física y ha sido reconocido (2) .....para desempeñar las funciones de piloto de aviones de turismo.

En.....el.....

(Firma).

(1). Nombre, apellido y sexo.

(2). Apto, inútil o provisionalmente inútil.

5o. Todo piloto de aeronave, con título anterior a la fecha de entrar en vigor este Convenio, será considerado como si hubiera satisfecho las condiciones reseñadas anteriormente para la entrega de certificado de aptitud físico, a no ser que se descubra en él una tara patológica susceptible de ocasionar un accidente súbito.

6o. Cada uno de los Estados contratantes puede, si lo juzga oportuno, hacer más rigurosas las condiciones enunciadas antes, pero las condiciones mínimas exigidas, deben siempre ser mantenidas para el tráfico internacional.

B) Personal de tripulación de aeronaves dedicadas al transporte público o al trabajo aéreo.

1o. Para obtner una licencia, ya como piloto, ya como navegante, ya como mecánico o como miembro del personal de tripulación de una aeronave dedicada al transporte público o al tráfico aéreo, todo aspirante deberá presentarse para someterse a reconocimiento, ante los médicos especialmente designados a autorizados a este efecto por el Estado contratante del que depende.

2o. El aspirante, antes de presentarse al reconocimiento mencionado en el apartado 1o. anterior, deberá haber sufrido con éxito un exámen preliminar, en el curso del cual deberá haber satisfecho las condiciones mínimas de aptitud física siguientes:

Deberá ser del sexo masculino; poseer íntegra utilización funcional de sus cuatro miembros; no estar privado del uso completo de un ojo; no estar atacado de ninguna afección o infección médica o quirúrgica, aguda o crónica en evolución; no presentar ninguna mutilación, ni herida que comporte un grado de incapacidad funcional, que pueda ser un obstáculo para la seguridad de maniobra de una aeronave, en cualquier altitud, aún en el caso de vuelo prolongado o difícil; no estar afecto de ninguna hernia; no estar atacado de ninguna lesión sensorial aparente; no estar notoriamente sometido a ninguna manifestación morbosa, psíquica o nerviosa.

3o. Los reconocimientos médicos, tanto para la selección inicial como para la comprobación de la conservación de aptitud del personal, prevista en el apartado 1o. se referirán a las condiciones siguientes, de aptitud física y mental:

a) El aspirante será interrogado desde la primera visita, sobre sus antecedentes hereditarios y personales.

b) Examen del sistema nervioso. Durante esta primera visita, el examen del sistema nervioso del aspirante comprenderá un interrogatorio muy minucioso sobre sus antecedentes hereditarios, familiares y personales.

La información obtenida motivará una declaración escrita y firmada por el aspirante y acompañada, si es posible, de un testimonio relativo principalmente a las pérdidas de conocimiento, a las ausencias y a las convulsiones de todo género, y entregado por el médico habitual del aspirante o por persona digna de fé y que le conozca desde largo tiempo. Esta declaración y este testimonio deberán ser reconocidos como suficientes por el médico examinador.

El aspirante no deberá presentar perturbación mental o trófica ni temblor patológico, ni dejará presumir una epilepsia latente. La movilidad, la sensibilidad, los reflejos tendinosos, cutá-

neos y pupilares, la coordinación de los movimientos y las funciones cerebrales deberán ser normales; podrá hacerse una excepción respecto a perturbaciones periféricas localizadas de la sensibilidad debidas a la pérdida accidental de una rama nerviosa.

Las fracturas que hayan interesado la habla interna de la bóveda craneana, aún sin perturbaciones aparentes, motivarán una ineptitud provisional de dos años, a contar desde la época de la fractura.

Toda la presunción de sífilis nerviosa será eliminatoria, a no ser que tal presunción se considere infundada como consecuencia de un exámen de la sangre y de un análisis del líquido céfalo-raquídeo, hechos con el consentimiento del interesado.

c) Los pilotos y los navegantes afectos al transporte público no podrán entrar en funciones ni antes de los diez y nueve años ni después de los cuarenta y cinco.

d) Exámen quirúrgico general. El aspirante no debe sufrir de ninguna herida ni lesión, ni haber sido objeto de ninguna operación ni presentar ninguna anormalidad congénita o adquirida que puedan ser obstáculo para la seguridad de maniobra de una aeronave en cualquier altitud, aún en caso de vuelo prolongado o difícil.

e) Exámen médico general. El aspirante no debe sufrir ninguna enfermedad o afección que pueda hacerle repentinamente inhábil para la maniobra de una aeronave.

No debe padecer de ningún aneurisma de los grandes vasos arteriales, ni estar atacado de lesión cardíaca, aunque esté bien compensada; el corazón debe estar sano, su funcionamiento deber ser normal, y únicamente serán toleradas la arritmia respiratoria, la taquicardia emotiva o de esfuerzo y la bradicardia total no acompañada de disociación aurículo-ventricular.

El aspirante no debe sufrir ninguna afección pulmonar aguda ni presentar ninguna lesión cicatrizada de los pulmones, ni estar atacado de tuberculosis que pueda ser revelada por los procedimientos clínicos habituales, ni de adenopatía traqueobronquial o de enfisema pulmonar, aunque sea leve.

No obstante, en el momento de comprobar la conservación de la adtitud del personal prevista en el apartado 1o., el esfisema pulmonar solamente llegará a ser eliminatorio cuando la capacidad pulmonar caiga, en reposo, por debajo de tres litros y medio, después de una espiración y una inspiración forzadas, y cuando la duración de la suspensión respiratoria descienda en reposo por debajo de cincuenta segundos, o solamente de cuarenta segundos si el aspirante es de una estatura inferior a 1,65 metros. Además

en cada exámen se incluirá una ficha de radioscopia en los casos clínicos dudosos.

El aspirante estará exento de afecciones renales y no debe presentar ningún signo clínico de sífilis.

f) Examen de los ojos. El aspirante debe poseer un grado de agudeza visual compatible con las necesidades de sus funciones. Todo piloto navegante deberá ofrecer una agudeza visual igual a 100 por 100 por cada ojo examinado aisladamente y sin lentes de corrección; la agudeza visual se medirá por medio de un potente alumbrado, pero sin iluminar directamente los ojos del sometido a examen. La visión binocular, la movilidad ocular, el campo visual de cada ojo y la percepción de los colores deben ser normales.

g) Exámen del oído. El oído medio debe ser nomal. El aspirante debe poseer una agudeza auditiva correspondiente por lo menos a la percepción normal de los diapasones "do"-64 vibraciones por segundo, "do"-256 vibraciones por segundo, "do"-4.096 vibraciones por segundo, teniendo las ramas del diapasón perpendicularmente al suelo, a un centímetro del conducto auditivo. El aparato vestibular debe estar intacto y no hiperrexcitable; debe existir perfecta igualdad en los dos oídos.

h) Exámen de la nariz, de la garganta y de la boca: El aspirante debe tener una permeabilidad nasal y una permeabilidad tubaria totales, en los dos lados, y no estar atacado de ninguna afección seria, aguda o crónica, de la cavidad bucal o de las vías respiratorias superiores.

4o. Cada uno de los Estados contratantes debe fijar provisionalmente sus propios métodos de exámen hasta que los detalles y las condiciones mínimas de las pruebas que hayan de emplearse sean resueltos por una decisión de la Comisión Ibero Americana de Navegación Aérea, adoptada según la mayoría prevista en el Art. 34 del Convenio para cualquier modificaicón en las disposiciones de los anejos. Estos detalles y condiciones mínimos podrán ser modificados por la Comisión Ibero Americana de Navegación Aérea por la misma mayoría.

5o. El aspirante que haya satisfecho las condiciones antes enunciadas recibirá un certificado médico favorable, que deberá presentar para obtener la licencia o para hacerla renovar y que, en lo posible, estará conforme con el modelo siguiente:

Valedero hasta.....

Certificado médico.

El infrascrito, Doctor.....certifico que (1) ..... nacido en .....

el ..... domiciliado en .....
ha sufrido las pruebas del exámen de aptitud física y que ha sido reconocido (2) ..... para servir entre el personal de tripulación como (3) .....
En .....a.....
(Firma).

(1) Nombre y apellidos.
(2) Apto, inútil o provisionalmente inútil.
(3) Indicación del empleo que ha de desempeñar entre el personal de la tripulación.

6o. Con el fin de facilitar la comprobación de la persistencia de aptitud para la navegación aérea, todo individuo del personal previsto en el apartado 1o. que sea titular de una licencia, será periódicamente, examinado por lo menos cada seis meses y las conclusiones de este examen se unirán a su expediente. Asimismo, en caso de enfermedad o de accidente deberá reconocerse nuevamente su aptitud para la navegación aérea. Las fechas y los resultados de estos exámenes complementarios se harán constar en la licencia del individuo examinado.

7o. Todo miembro del personal de tripulación de una aeronave, con certificado de aptitud y que estuviera en servicio con fecha anterior a la de entrar en vigor este Convenio en una Compañía de transprtes públicos, puede continuar entre el personal de tripulación tanto tiempo como subsistan sus facultades físicas comprobadas en el momento del último exámen médico, a no ser que se descubra en él una tara patológica susceptible de causar un accidente súbito.

8o. Cada uno de los Estados contratantes puede, si lo juzga oportuno, hacer más rigurosas las condiciones antes enumeradas, pero conservando siempre las condiciones mínimas exigidas para el tráfico internacional.

Es copia conforme
El Secretario General del Ministro de Estado,
(Fdo.) F. Espinosa de los Monteros.

Dada en la Sala de Sesiones de la Cámara de Diputados, en la Ciudad de Santo Domingo, Capital de la República Dominicana, a los veintidos días del mes de Junio del año mil novecientos veintisiete, años 84o. de la Independencia y 64o. de la Restauración.

El Presidente,
E. Bonetti Burgos.

Los Secretarios:
A. Cordero,
Juan de Js. Curiel.

Dada en la Sala de Sesiones del Palacio del Senado, en la Ciudad de Santo Domingo, Capital de la República Dominicana, a los veinticinco días del mes de Agosto del año mil novecientos veintisiete, años 84o. de la Independencia y 65o. de la Restauración.

El Presidente,
G. A. Díaz.

Los Secretarios:
Abigaíl Del Monte,
Cástulo Valdés.

Ejecútese, comuníquese por las Secretarías de Estado correspondientes, publicándose en todo el territorio de la República para su conocimiento y cumplimiento.

Dado en mi residencia accidental de San José de las Matas, a los diez días del mes de Octubre del año mil novecientos veinte y siete.

HORACIO VASQUEZ.
Presidente de la República.

Refrendado:
Luis Ginebra,
Secretario de E. de lo Interior,
Policía, Guerra y Marina.

Refrendado:
Rafael Aug. Sánchez,
Secretario de Estado de Relaciones Exteriores.

Horacio Vásquez

Presidente de la República Dominicana.

G. O. No. 3911.

NUMERO 741.

En ejercicio de las atribuciones que me confiere el artículo 74 de la Ley de Policía

DECRETO:

Artículo 1o.—La Sección de la Común de Baní denominada Paya, se declara Zona Agrícola.

Artículo 2o.— Los animales que actualmente se estén criando fuera de cerca dentro de los límites de la Sección mencionada en el Artículo precedente, deberán extraerse de ellos por los due-