

**EL CONGRESO NACIONAL,
En Nombre de la República**

NUMERO 314.

VISTO el Art. 33, apartado 15 de la Constitución,

RESUELVE:

1. Aprobar, como por la presente Resolución aprueba, la **CONVENCION SOBRE AVIACION COMERCIAL**, firmada en la **Sexta Conferencia Internacional Americana**, celebrada en **La Habana**, el 15 de Febrero de 1928, que copiada a la letra dice así:

C O N V E N C I O N

(AVIACION COMERCIAL)

Deseosos los Gobiernos de los Estados de América de fijar las reglas que deben observar entre sí para el comercio aéreo, han acordado establecerlas en una Convención, y al efecto han nombrado como Plenipotenciarios:

PERU:

Jesús Melquiades Salazar.
Víctor Maúrtua,
Enrique Castro Oyangueren,
Luis Ernesto Denegri.

URUGUAY:

Jacobo Varela Acevedo,
Juan José Amézaga,
Leonel Aguirre,
Pedro Erasmo Callorda.

PANAMA:

Ricardo J. Alfaro,
Eduardo Chiari.

ECUADOR:

Gonzalo Zaldumbide,
Víctor Zevallos.
Colón Eloy Alfaro,

MEXICO:

Julio García,
Fernando Gonzalez Roa,
Salvador Urbina,
Aquiles Elorduy.

EL SALVADOR:

Gustavo Guerrero,
Héctor David Castro,
Eduardo Alvarez.

GUATEMALA:

Carlos Salazar,
Bernardo Alvarado Tello,
Luis Beltranena,
José Azurdia.

NICARAGUA:

Carlos Cuadra Pazos,
Joaquín Gómez,
Máximo H. Zepeda,

BOLIVIA:

José Antezana,
Adolfo Costa du Rels

VENEZUELA:

Santiago Key Ayala,
Francisco Gerardo Yanes,
Rafael Angel Arraiz.

COLOMBIA:

Enrique Olaya Herrera,
Jesús M. Yepes,
Roberto Urdaneta Albeláez.
Ricardo Gutiérrez Lee.

HONDURAS:

Fausto Dávila,
Mariano Vásquez.

COSTA RICA:

Ricardo Castro Beeche,
J. Rafael Oreamuno,
Arturo Tinoco.

CHILE:

Alejandro Lira,
Alejandro Alvarez,
Carlos Silva Vildósola,
Manuel Bianchi.

BRASIL:

Raúl Fernandes,
Lindolfo Collor,
Alarico de Silveira,
Sampaio Correa,
Eduardo Espínola.

ARGENTINA:

Honorio Pueyrredón,
(Renunció posteriormente)
Laurentino Olascoaga,
Felipe A. Espil.

PARAGUAY:

Lisandro Díaz León.

HAITI:

Fernando Dennis,
Charles Riboul.

REPUBLICA DOMINICANA:

Francisco J. Peynado,
Gustavo A. Díaz,
Elías Brache,
Angel Morales,
Tulio M. Cestero,
Ricardo Pérez Alfonseca,
Jacinto R. de Castro,
Federico C. Alvarez.

EE. UU. DE AMERICA:

Charles Evans Hughes,
Noble Brandon Judah,
Henry P. Fletcher,
Oscar W. Underwood,
Dwight W. Morrow,
Morgan J. O' brien,
James Brown Scott,
Ray Lyman Wilbur,
Leo S. Rowe.

CUBA:

Antonio S. de Bustamante,
Orestes Ferrara,
Enrique Hernández Cartaya,
José Manuel Cortina,
Aristides Agüero,
José B. Alemán,
Manuel Márquez Sterling,
Fernando Ortiz,
Néstor Carbonell,
Jesús María Barraqué.

Los cuales, después de haberse cambiado sus respectivos plenos poderes, que han sido encontrados en buena y debida forma han convenido lo siguiente:

ARTICULO I.

Las Altas Partes contratantes reconocen que cada Estado tiene soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio y a sus aguas territoriales.

ARTICULO II.

La presente Convención se refiere exclusivamente a las aeronaves privadas.

ARTICULO III.

Serán consideradas como aeronaves de Estado:

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

Las demás serán consideradas aeronaves privadas.

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

ARTICULO IV.

Cada uno de los Estados contratantes se obliga a conceder en tiempo de paz libertad de paso inofensivo por su espacio aéreo a las aeronaves privadas de los otros Estados contratantes, siempre que se observen las condiciones establecidas en la presente Convención. 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 V.

Cada Estado contratante tiene el derecho de prohibir, por razones que estime conveniente para el interés público, el vuelo sobre determinadas zonas de su territorio a las aeronaves de los demás Estados contratantes y a las aeronaves nacionales privadas utilizadas en el servicio internacional de aviación comercial, con la reserva de que no se hará ninguna distinción a estos respectos entre sus aeronaves privadas ocupadas en el comercio internacional y las de los demás Estados Contratantes también ocupadas en dicho tráfico. Cada Estado contratante podrá además prescribir la ruta que deben seguir las aeronaves de los de-

más Estados, excepto en casos de fuerza mayor que se regirán de acuerdo con las estipulaciones del artículo XVIII de esta Convención. Cada Estado publicará con anticipación y notificará a los otros Estados contratantes sobre la fijación de las rutas autorizadas y la situación y extensión de las zonas prohibidas.

ARTICULO VI.

Toda aeronave que vuele sobre una zona prohibida estará obligada, al apercibirse de ello o al ser notificada por las señales convenidas, a aterrizar o acuatizar lo más pronto que sea posible, fuera de dicha zona en el aerodromo más cercano a la zona prohibida, sobre la que volaba indebidamente y que esté considerado como puerto aéreo internacional y por el Estado subyacente.

ARTICULO VII.

Las aeronaves tendrán la nacionalidad del Estado en cuyo registro estén inscritas, no pudiendo ser válidamente registradas en más de un Estado.

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 del aparato, las marcas de matrícula y de nacionalidad antes mencionadas, el aerodromo o puerto aéreo habitual de la aeronave, el nombre y apellido, la nacionalidad y el domicilio del propietario así como la fecha de la matrícula.

ARTICULO VIII.

El registro de las aeronaves a que se refirió el artículo anterior se hará de acuerdo con las leyes y disposiciones especiales de cada Estado contratante.

ARTICULO IX.

Toda aeronave empleada en la navegación internacional deberá llevar una marca distintiva de su nacionalidad. La naturaleza de estas marcas será materia de acuerdo entre los varios Estados contratantes, y una vez adoptadas, se comunicarán a la Unión Panamericana y a los otros Estados Contratantes.

ARTICULO X.

Toda aeronave destinada a la navegación internacional llevará bajo custodia de su comandante:

a) Un certificado de inscripción, debidamente autenticado de acuerdo con las leyes del Estado en que hubiere sido registrado;

b) Un certificado de navegabilidad, según se dispone en el artículo XII;

c) El certificado de competencia del comandante, de los pilotos, mecánicos y tripulación, según se dispone en el artículo XIII;

d) Si transporta pasajeros, la lista nominal de éstos su residencia y nacionalidad;

e) Si transporta mercancías, los conocimientos y manifiestos, y todos los demás documentos exigidos por las disposiciones aduanales y reglamentos de cada país;

f) Los cuadernos de bitácora;

g) Si se hallan equipados con aparatos radiotelegráficos, llevarán la correspondiente licencia.

ARTICULO XI.

Los Estados contratantes deberán comunicar mensualmente a los otros Estados Partes de esta Convención y a la Unión Panamericana copia de los registros y cancelaciones de registro de las aeronaves empleadas en la navegación internacional entre los varios Estados contratantes.

ARTICULO XII.

Toda aeronave destinada a la navegación internacional entre los Estados contratantes, deberá estar provista de un certificado de navegabilidad expedido por el Estado cuya nacionalidad posee la aeronave.

La certificación dará testimonio ante los Estados en los cuales va a operar la aeronave de que, según la opinión de la autoridad que lo expide, la aeronave llena los requisitos de navegabilidad exigidos en los Estados mencionados en la certificación.

El comandante de la aeronave tendrá siempre bajo su custodia el certificado y lo facilitará para su inspección y verificación a los representantes autorizados del Estado que visite dicha aeronave.

Cada Estado contratante comunicará a los otros Estados partes de esta Convención y a la Unión Panamericana sus reglamentos concernientes a la calificación de navegabilidad de sus aeronaves, así como cualesquiera cambios que se introduzcan en dichos reglamentos.

Aunque los Estados afirman el principio de que las aeronaves de cada uno de los Estados contratantes tienen libertad para emprender entre sí el comercio aéreo sin sujeción al sistema especial de licencias del Estado con el cual hacen el comercio,

todos y cada uno de los Estados contratantes mencionados en el certificado de navegabilidad se reservan el derecho de rehusar reconocer como válido dicho certificado de navegabilidad de una aeronave extranjera, cuando una inspección hecha por una Comisión debidamente autorizada del Estado demuestre que al tiempo de la inspección la aeronave carece de condiciones razonables de navegabilidad conforme a los requisitos ordinarios de las leyes y reglamentos de dicho Estado concernientes a la seguridad pública.

En tal caso, dicho Estado puede rehusarle el permiso para proseguir el viaje a través de su espacio aéreo hasta que, teniendo en consideración la seguridad pública, las condiciones de navegabilidad se declaren satisfactorias, y notificará inmediatamente su decisión al Estado cuya nacionalidad posee la aeronave y a la Unión Panamericana.

ARTICULO XIII.

El comandante de la aeronave, los pilotos, mecánicos y demás miembros de la tripulación de toda aeronave que practique la navegación internacional entre los varios Estados contratantes deberán, de acuerdo con las leyes de cada Estado que rijan esta materia, estar provisto de un certificado de competencia expedido por el Estado contratante cuya nacionalidad posee la aeronave.

En el certificado o certificados se hará constar que cada piloto, además de haber cumplido con los requisitos exigidos por el Estado que lo expide, ha rendido un examen satisfactorio sobre las reglas de tráfico existentes en los otros Estados contratantes sobre los que desee circular. Los requisitos de forma de tales documentos serán uniformes en todos los Estados contratantes y estarán redactados en los idiomas de todos ellos y a ese fin, la Unión Panamericana queda encargada de efectuar los arreglos necesarios entre los Estados contratantes.

Tal certificado o certificados permanecerán en posesión del comandante de la aeronave mientras los pilotos, mecánicos y demás miembros de la tripulación continúen empleados en la aeronave. Al serles devueltos los certificados se dejará copia certificada de ellos en los archivos de la aeronave.

Los certificados podrán ser en cualquier tiempo inspeccionados por los representantes debidamente autorizados de los Estados que visiten la aeronave.

Cada uno de los Estados contratantes comunicará a los otros Estados partes de esta Convención y a la Unión Panamericana

los reglamentos que fijan la expedición de tales certificados y cualesquiera cambios que se introduzcan en dichos reglamentos

ARTICULO XIV.

Todos los Estados contratantes reconocerán la validez de los certificados de competencia del comandante, pilotos, mecánicos y demás miembros de la tripulación de la aeronave, expedidos de acuerdo con las leyes y reglamentos de los otros Estados contratantes.

ARTICULO XV.

El transporte por la vía aérea de los explosivos, armas y municiones de guerra está prohibido en la navegación aérea internacional. Por lo tanto, no se permitirá a ninguna aeronave extranjera o nacional autorizada para el tráfico internacional, transportar artículos de esta naturaleza ni entre puntos situados dentro del territorio de cualquiera de los Estados contratantes ni a través de ellos, aun en calidad de simple tránsito.

ARTICULO XVI.

Cada Estado puede prohibir o reglamentar el transporte o el uso de aparatos fotográficos por las aeronaves que poseen la nacionalidad de los otros Estados contratantes. La reglamentación en esta materia que fuere adoptada por cada Estado deberá ser comunicada a los demás Estados contratantes y a la Unión Panamericana.

ARTICULO XVII.

Como medida de seguridad pública o con motivo de prohibiciones legales el transporte de los objetos en la navegación internacional, distintos de los mencionados en los Artículos XV y XVI, podrá ser restringido por cualquiera de los Estados contratantes. Estas restricciones serán inmediatamente comunicadas a los demás Estados contratantes y a la Unión Panamericana.

Todas las restricciones mencionadas en este artículo serán aplicadas indistintamente a las aeronaves extranjeras y a las nacionales dedicadas al servicio de tráfico internacional.

ARTICULO XVIII.

Toda aeronave que practique la navegación internacional que entrare en el espacio aéreo de un Estado contratante con la intención de aterrizar o acuatizar en dicho Estado, lo efectuará en el correspondiente aeródromo aduana, excepto en los casos mencionados en el artículo XIX y en caso de fuerza mayor que tiene que ser probada.

Toda aeronave ocupada en la navegación internacional deberá obtener el despacho requerido por las leyes de dicho Estado en el puerto designado como punto de salida por el referido Estado antes de salir de la jurisdicción territorial de un Estado contratante, en el cual haya aterrizado o acuatizado.

Todos y cada uno de los Estados contratantes notificarán a los otros Estados partes de esta Convención y a la Unión Panamericana, cuáles son los puertos aéreos designados como puertos de entrada y salida.

Cuando las leyes o los reglamentos de cualquier Estado así lo dispusiesen, ninguna aeronave podrá entrar o salir legalmente de su territorio por lugares distintos a los previamente autorizados por el Estado subyacente como puertos aéreos internacionales, y el aterrizaje o acuatizaje sobre de ellos será obligatorio a menos de obtener un permiso especial previamente comunicado a las autoridades de dicho puerto aéreo, por las autoridades competentes del Estado a que corresponde el puerto aéreo, en cuyo permiso se expresarán con claridad las características de la aeronave que ésta tiene que hacer visibles cuando sea requerida para ello por los medios convenidos anteriormente, en dicho permiso.

En el caso de que por cualquiera razón, después de entrar en la jurisdicción territorial de un Estado contratante, una aeronave de otro Estado contratante aterrice en un punto distinto del puerto aéreo designado como puerto de entrada en dicho Estado, el comandante de la aeronave notificará inmediatamente a la autoridad más próxima y permanecerá el mismo, y la tripulación, pasajeros y carga en el lugar del aterrizaje hasta que la autoridad competente le haya concedido la entrada, siempre que la comunicación con ésta pudiese efectuarse dentro de veinticuatro horas.

Cuando por alguna causa sea necesario, la aeronave de uno de los Estados contratantes deberá aterrizar o acuatizar tan luego como se le ordene por medio de las señales reglamentarias.

En los casos previstos en este artículo, la aeronave, su comandante, tripulación, pasajeros y carga quedarán sujetos a la inspección de inmigración, aduanas, policía, cuarentenas o sanidad que los representantes debidamente autorizados de dicho Estado hagan conforme a las leyes del Estado sobre el cual se vuela.

ARTICULO XIX.

Como excepción a las disposiciones generales las aeronaves

postales y las pertenecientes a Compañías de transportes aéreos debidamente constituidas y autorizadas, podrán ser exoneradas a opción del Estado subyacente de aterrizar o acuatizar en el aeródromo o puerto aéreo designado para su entrada, y permitírseles aterrizar en ciertos aerodromos en el interior designados para ese efecto por las autoridades de aduanas y policía de dicho Estado, en el cual deben cumplirse las formalidades de aduana.

Tales aeronaves, sin embargo, deberán seguir la ruta aérea normal y deberán hacerse reconocer cuando atraviesen la frontera, por medio de las señales convenidas.

ARTICULO XX.

Desde el aterrizaje o acuatizaje en cualquier punto hasta la partida de una aeronave extranjera, las autoridades del Estado visitado tendrán en todo caso el derecho de visitar y examinar la aeronave y de verificar todos los documentos de que debe estar provista, con el objeto de comprobar si han sido cumplidas todas las leyes y reglamentos de dicho Estado y todas las estipulaciones de la presente Convención.

ARTICULO XXI.

Se permitirá a las aeronaves de los Estados contratantes ocupadas en el comercio aéreo internacional desembarcar pasajeros y parte de la carga en uno de los puertos aéreos designados como puertos de entrada, y proseguir su viaje a otro u otros puertos aéreos de dicho Estado con el objeto de desembarcar el resto de los pasajeros y carga, así como también de embarcar pasajeros y carga destinados a otro Estado o Estados extranjeros, siempre que llenen los requisitos legales exigidos por las leyes del país donde efectúen el tráfico, cuyos requisitos legales serán iguales para las aeronaves nacionales y extranjeras dedicadas al tráfico internacional y las cuales se comunicarán oportunamente a los Estados contratantes y a las oficinas de la Unión Panamericana.

ARTICULO XXII.

Cada Estado contratante tendrá el derecho de establecer en favor de sus aeronaves nacionales reservas y restricciones relativas al transporte comercial de personas y mercancías entre dos o más puntos de su territorio y concernientes a otros trabajos aéreos remunerados ejecutados enteramente dentro de su territorio. Estas reservas y restricciones serán inmediatamente publicadas y comunicadas a los demás Estados contratantes y a la Unión Panamericana.

ARTICULO XXIII.

El establecimiento y operación de los aerodromos serán regulados por la legislación de cada país, observándose en este respecto un trato de igualdad.

ARTICULO XXIV.

Las aeronaves de uno de los Estados contratantes ocupadas en el comercio internacional con otro de los Estados contratantes no podrán ser obligadas a pagar distintos o mayores derechos de puerto aéreo o en los puertos aéreos o aeródromos abiertos al servicio público que los que pagan las aeronaves nacionales del Estado visitado, destinadas también al comercio internacional.

ARTICULO XXV.

Siempre que un Estado contratante no haya establecido reglas adecuadas, el comandante de una aeronave tendrá derecho y deberes análogos a los del capitán de un buque mercante, según las leyes respectivas de cada Estado.

ARTICULO XXVI.

En lo que concierne al salvamento de la aeronave que naufragara en el mar, se aplicarán los principios del derecho marítimo, en ausencia de otro arreglo en contrario.

ARTICULO XXVII.

Las aeronaves de todos los Estados tendrán derecho, en los casos de peligro, a todo el auxilio posible.

ARTICULO XXVIII.

La reparación del daño causado a las personas o a las cosas en el territorio del Estado subyacente se rige por las leyes de dicho Estado.

ARTICULO XXIX.

En caso de guerra, las estipulaciones de la presente Convención no afectarán la libertad de acción de los Estados contratantes, así en su condición de beligerantes como de neutrales.

ARTICULO XXX.

Los Estados contratantes tendrán el derecho de concluir convenciones o acuerdos especiales con uno o más Estados sobre navegación aérea internacional, siempre que tales convenciones o acuerdos no afecten los derechos adquiridos u obligaciones impuestas por la presente Convención a los Estados contratantes. Entendiéndose, sin embargo, que dos o más Estados, por razones de conveniencia e interés recíproco pueden con-

venir los correspondientes reglamentos en relación con la operación de las aeronaves y la fijación de rutas determinadas. Estos reglamentos en ningún caso evitarán el establecimiento y funcionamiento de líneas y terminales aéreos de posibilidad práctica. Tales reglamentos garantizarán la igualdad de tratamiento de las aeronaves de todos y cada uno de los Estados contratantes y quedarán sujetos a las mismas condiciones establecidas por el Artículo V de esta Convención respecto a las zonas prohibidas dentro del territorio de un Estado determinado.

Ninguna de las estipulaciones de esta Convención afectará los derechos y obligaciones establecidos en tratados vigentes.

ARTICULO XXXI.

Las Altas Partes contratantes se obligan, hasta donde sea posible, a cooperar en las medidas interamericanas en relación con:

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

b) La publicación de cartas aeronáuticas uniformes, tanto como el establecimiento de un sistema uniforme de señales.

c) El uso de la radiotelegrafía en la navegación aérea, el establecimiento de las estaciones radiotelegráficas necesarias y las observaciones de los reglamentos interamericano e internacionales sobre radiotelegrafía o las convenciones existentes en la actualidad o que se concertaren en lo futuro.

ARTICULO XXXII.

Los Estados contratantes procurarán, hasta donde sea posible, la uniformidad de las leyes y reglamentos que rigen la navegación aérea. La Unión Panamericana cooperará con los Gobiernos de los Estados contratantes para alcanzar la deseada uniformidad de las leyes y reglamentos de la navegación aérea en los Estados partes de esta Convención.

Cada Estado contratante canjeará con todos los demás Estados contratantes, dentro de tres meses después de la firma de la ratificación de esta Convención, copias de sus reglamentos sobre el tráfico aéreo y requisitos respecto a la competencia de los comandantes de las aeronaves, pilotos, mecánicos y demás miembros de la tripulación, y los requisitos de navegabilidad de las aeronaves que se han de utilizar en el comercio internacional.

Cada Estado contratante depositará con todos los demás Estados partes de esta Convención, y con la Unión Panamericana, tres meses antes de la fecha fijada para su vigencia, las

adiciones o enmiendas que hubieren hecho a los reglamentos mencionados en el párrafo que precede.

ARTICULO XXXIII.

Cada Estado contratante depositará su ratificación con el Gobierno de Cuba, el que seguidamente procederá a informar a los demás Estados contratantes. Dichas ratificaciones quedarán depositadas en los archivos del Gobierno de Cuba.

ARTICULO XXXIV.

La presente Convención entrará en vigor para cada uno de los Estados que la vaya ratificando con respecto a los otros países que la hayan ya ratificado cuarenta días después de que se haya efectuado el depósito de su ratificación.

ARTICULO XXXV.

Cualquier Estado podrá adherirse a esta Convención mediante comunicación de su intención al Gobierno de Cuba, y dicha adhesión surtirá efecto dentro de los cuarenta días siguientes. El Gobierno de Cuba notificará a los demás Estados signatarios dicha adhesión.

ARTICULO XXXVI.

En caso de desacuerdo entre dos Estados contratantes con respecto a la interpretación o ejecución de la presente Convención, el motivo del desacuerdo, a petición de uno de los Gobiernos en discordia, será sometido al arbitraje dispuesto más adelante. Cada uno de los Gobiernos en discordia escogerá a otro Gobierno que no esté interesado en la materia a discutir y este Gobierno actuará como árbitro en la disputa. En el caso de que los dos árbitros no lleguen a un acuerdo nombrarán a otro Gobierno no interesado en la cuestión para que actúe como árbitro adicional. Si los dos árbitros no pudieren llegar a un acuerdo sobre el nombramiento del tercer Gobierno, cada árbitro propondrá un Gobierno no interesado en la disputa y se sorteará e puesto de árbitro adicional entre los dos Gobiernos propuestos. El sorteo se efectuará por el Congreso Directivo de la Unión Panamericana. La decisión de los árbitros se dará por mayoría de votos.

ARTICULO XXXVII.

Cada Estado contratante podrá denunciar esta Convención en todo tiempo dando el correspondiente aviso al Gobierno de Cuba, el que lo comunicará a los demás Estados partes de esta Convención. La denuncia no tendrá efecto sino seis meses después de que haya sido hecha la notificación al Gobierno de Cu-

ba y no surtirá efecto sino con respecto al país que haga la denuncia.

En fé de lo cual los Plenipotenciarios y delegados firman la presente Convención bajo el sello de la Sexta Conferencia Internacional Americana.

RESERVA DE LA REPUBLICA DOMINICANA.

La Delegación de la República Dominicana, como explicación de su voto; hace constar que al suscribir la presente Convención, ella no entiende que la República Dominicana se desliga de Convenciones que ya ha ratificado y que están vigentes.

Dada en la Sala de Sesiones del Palacio del Senado, en Santo Domingo, Capital de la República Dominicana a los treinta días del mes de Marzo del año mil novecientos treintidos, años 89o. de la Independencia y 69o. la Restauración.

El Presidente,
Mario Fermín Cabral.

Los Secretarios:

Lorenzo E. Brea.
J. M. Ildefonso.

Dada en la Sala de Sesiones de la Cámara de Diputados, en Santo Domingo, Capital de la República Dominicana, a los seis días del mes de Abril de mil novecientos treintidos, años 89o. de la Independencia y 69o. de la Restauración.

El Presidente:
Miguel Angel Roca.

Los Secretarios:

L. E. Henríquez Castillo.
M. A. Feliú.

Ejécútese, comuníquese y publíquese en todo el territorio de la República, para su conocimiento y cumplimiento.

Dada en el Palacio del Ejecutivo, en Santo Domingo, Capital de la República Dominicana a los Siete (7) días del mes de Abril del Año Mil Novecientos Treinta y Dos.

RAFAEL L. TRUJILLO,
Presidente de la República.

Refrendado:

Jacinto B. Peynado,
Secretario de Estado de la
Presidencia, Interino.

Refrendado:
Max. Henríquez Ureña,
Secretario de Estado de Relaciones
Exteriores