ta y siete, año 94º de la Independencia y 75º de la Restauración.

Arturo Logroño,
Presidente interino.

Los Secretarios:
Dr. Lorenzo E. Brea.
Félix M. Nolasco.

GENERALISIMO RAFAEL LEONIDAS TRUJILLO MOLINA,
Presidente de la República Dominicana
BENEFACTOR DE LA PATRIA.

En ejercicio de la atribución que me confiere el artículo treinta y siete de la Constitución del Estado,

Promulgo la presente ley, y mando que sea publicada en la Gaceta Oficial, para su conocimiento y cumplimiento.

DADO en Ciudad Trujillo, capital de la República, a los veintidós días del mes de noviembre del año mil novecientos treinta y siete.

RAFAEL L. TRUJILLO.

Navegación aérea civil sobre el territorio de la República y sus aguas territoriales.— G. O. No. 5098, del 29 de Noviembre de 1937.

EL CONGRESO NACIONAL,
En Nombre de la República.
HA DADO LA SIGUIENTE LEY
DE NAVEGACION AEREA CIVIL SOBRE EL TERRITORIO DE LA REPUBLICA Y SUS AGUAS TERRITORIALES.

NUMERO 1422.

Disposiciones preliminares

Art. 1.— Esta ley tiene por objeto regular lo concerniente a la navegación aérea civil, particular o comercial, nacional o extrangera sobre el territorio de la República y sus aguas territoriales, en tiempo de paz y establecer las condiciones y requisitos bajos los cuales puede efectuarse dicha navegación.

Excepto en lo que expresamente se disponga, sus preceptos no son aplicables a la Aviación Militar, Nacional ni Extrangera.

Las disposiciones de esta ley sólo regirán en tiempo de paz. Desde el momento en que se declare un estado de guerra o de alteración de la paz pública o se suspendan las garantías constitucionales en todo o parte del territorio nacional, quedará en suspenso en dicho territorio su aplicación, así como los derechos concedidos a su amparo a los particulares, subsistiendo sólo los derechos reservados al Estado en beneficio de la defensa nacional o de la utilidad militar. La terminación del estado de guerra o grave alteración del orden, oficialmente declarada, deja sin efecto la suspensión y pone ipso-facto nuevamente en vigor todas sus disposiciones y derechos adquiridos.

Durante el estado de guerra o alteración de la paz pública queda prohibida la navegación aérea tanto a los nacionales como a los extrangeros, salvo autorización especial del Poder Ejecutivo, para vuelos determinados que sólo se concederá en casos excepcionales y por causa de utilidad pública. Toda persona que contravenga dicha prohibición será considerada como espía y derribado el aparato sin previo aviso.

Art. 2.— La palabra "militar" y el concepto de "servicio militar" contenidas en esta ley, siempre que se empleen en disposiciones que afecten a la navegación aérea, comprenderán a todas las personas empleadas en cualquier forma en alguna de las ramas, armas o servicios auxiliares de las fuerzas armadas, terrestres, navales o aéreas; y a toda clase de actos, hechos, trabajos, gestiones, etc., que afecten o se originen o sean consecuencia de las funciones, deberes o derechos inherentes a las fuerzas armadas.

CAPITULO I

Principios y disposiciones generales

Art. 3.— La soberanía que la República Dominicana ejerce sobre su territorio, definido en el artículo tres de la Constitución del Estado, comprende igualmente, de modo completo y exclusivo, el espacio admosférico sobre dicho territorio e incluye en el mismo, sus aguas territoriales e islas adyacentes.

Art. 4.— El Presidente de la República, previa solicitud dirigida por la vía correspondiente, podrá conceder o negar autorización para volar sobre el territorio de la República, o para aterrizar o acuatizar dentro de sus límites, a las aeronaves militares o civiles que procedan del extrangero.

La autorización será concedida, con sujeción a lo dispues-

to por esta ley, con carácter general, a las aeronaves de alguna nación determinada, o especialmente, a una o más aeronaves.

Será considerado ilícito volar sobre el territorio nacional o aterrizar o acuatizar en el mismo sin previa autorización, quedando, en consecuencia, sujetas las aeronaves y sus tripulantes a las sanciones que más adelante se establecen, y a la jurisdicción de los tribunales, excepto los casos de averías o arribadas forzosas debidamente comprobadas.

Art. 5.— Para los efectos legales e internacionales se considera "Material de Guerra" todas las aeronaves, sus accesorios, instrumentos y aparatos unidos a las mismas, herramientas y documentos que contengan, sean cuales fueren su forma, procedencia o uso a que estén destinados y en consecuencia, están sujetas a expropiación forzosa, ocupación, utilización, confiscación, internamiento o destrucción en los casos y de acuerdo con las reglas y principios del derecho internacional y de las leyes nacionales..

Art. 6.— Para los efectos de esta ley se reputa "Aeronave" todo aparato de locomoción destinado a transporte de personas, correspondencia y efectos de cualquier clase, capaz de elevarse o circular en el aire.

Art. 7.— Se denomina "Aerodromo" al área o espacio de terreno previamente deslindado, señalado y destinado a la salida y aterrizaje de aeronaves terrestre.

Tanto el Estado como los particulares podrán construir y poseer aerodromos para uso público o privado; pero los particulares necesitarán previamente especial autorización y deben someterse a las reglas y condiciones que para su disfrute se establecen en la presente ley.

Los particulares o compañías nacionales o extrangeras que, debidamente autorizadas, establezcan y mantengan servicios públicos de transporte aéreo podrán obtener del Gobierno en tiempo de paz, uso gratuito de los aerodromos del Estado en los casos, forma y condiciones que establezca el Poder Ejecutivo; y a que se les presten por los funcionarios y empleados públicos, civiles o militares, los auxilios necesarios para reparar averías o socorrer a las personas, quedando obligado el dueño de la aeronave a reintegrar solamente el valor del material del Estado.

Los funcionarios o empleados públicos que requeridos ver-

balmente para ello dejasen de prestar los auxilios necesarios conforme a lo dispuesto en el párrafo anterior, incurrirán en las sanciones administrativas y penales que las leyes establezcan.

El Presidente de la República podrá conceder gratuitamente el uso de terrenos del Estado exclusivamente para fines de transporte aéreo a los particulares o compañías que establezcan y mantengan servicios públicos de dicha clase, por tiempo limitado y bajo condiciones prefijadas.

Art. 8.— Se designarán "Puertos Aéreos" los marítimos, los lagos y lagunas, ríos y sus desembocaduras que por su situación, condiciones, capacidad y por la organización en ellos de los servicios de policía, de aduanas, sanidad e inmigración, puedan ser utilizados para el acuatizaje y partida de aeronaves marítimas.

Los "puertos aéreos", así como el espacio o lugar de ellos especialmente destinado al uso de las aeronaves serán determinados mediante leyes.

El Presidente de la República podrá conceder el uso exclusivo, por tiempo limitado y bajo condiciones prefijadas, de un determinado espacio o lugar en un "puerto aéreo" a particulares o compañías nacionales o extrangeras que establezcan y mantengan, regularmente, servicios públicos de transporte aéreo dentro del territorio nacional o entre éste y el extrangero.

Lo dispuesto en los párrafos tercero y cuarto del artículo anterior sobre uso de los aerodromos del Estado y auxilios a las aeronaves o personas que en ellas viajen será aplicable a los "puertos aéreos" del Estado y a los funcionarios y empleados de los servicios del puerto y a los de la marina nacional de guerra que en él se encuentren.

Art. 9.— Todos los funcionarios o empleados públicos, civiles, militares o navales, sean cual fuese su clase, condición o categoría, y especialmente los que pertenezcan a los servicios de aduana, sanidad, inmigración y policía, que por razón de sus funciones hayan de intervenir en el despacho o inspección de una aeronave nacional o extranjera, debidamente autorizada para volar sobre o a traves del territorio nacional, deberán prestar los servicios que se relacionen con dicha aeronave, o llenar cualquiera formalidad o prestar los auxilios necesarios para efectuar reparaciones a ésta, o asistir o socorrer a cualquier persona que conduzca o abandone la misma, o hacer a-

catar la autoridad del jefe de la expresada aeronave sin que el funcionario que intervenga cobre emolumento alguno por sus actuaciones, debiendo prestar este servicio preferentemente a todo otro, al primer requerimiento que le sea hecho por el Jefe de la aeronave o su representante legal, sin pretexto ni excusa alguna, y sin la menor demora, sea cual fuere la hora y el día en que ocurra el caso y en que llegue o deba partir dicha aeronave.

El funcionario o empleado que sin causa justificada, a juicio del Presidente de la República, hubiese interrumpido, demorado, perjudicado o puesto en peligro en cualquier forma el servicio público que prestase una aeronave o la seguridad de ésta, será destituído de su cargo sin perjuicio de las demás responsabilidades, tanto civiles como penales en que hubiese incurrido por la falta cometida.

Art. 10.— La tramitación, examen y despacho de la documentación de las aeronaves destinadas a servicios públicos, la de sus tripulantes o pasajeros y la de la carga, se llevará a cabo en las oficinas y por los funcionarios correspondientes con la mayor rapidez posible, facilitándola en cuento lo permita el cumplimiento de las leyes y reglamentos, y de acuerdo con las disposiciones de la ley número doscientos noventa y cinco, de fecha trece de febrero de mil novecientos treinta y dos.

Con las mismas facilidades, rapidez y exactitud se suministrarán gratuitamente a los Pilotos o Jefe de aeronaves, cuantos informes soliciten de los centros, establecimientos u oficinas correspondientes sobre el estado del tiempo o de las condiciones atmosféricas o marítimas en todo el territorio, existencia de combustible, agua, talleres, piezas mecánicas y demás efectos cuyo uso puedan necesitar; rutas, comunicaciones, cartas topográficas o hidrográficas, señales, etc. asistencia médica y cuanto en cualquier forma pueda ser necesario o conveniente a la mayor seguridad y eficiencia de la navegación aérea. Los despachos que para facilitar la información deben cursar los funcionarios o empleados públicos por las vías telegráficas, telefónicas o de radio del Estado serán considerados "oficiales" y "urgentes".

CAPITULO II

Del Negocio de Aviación y de la Comisión de Aeronáutica.

Art. 11.— A las funciones ordinarias de la Secretaría de

Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina, se agregan las correspondientes a un Negociado de Aviación que se crea en dicha Secretaría, quedando el Secretario del ramo encargado de todo lo concerniente a su organización.

Corresponde al Negociado de Aviación" todo lo relacionado con la aeronáutica civil.

Adscrita a dicho Negociado habrá una Comisión denominada "Comisión de Aeronáutica", la que tendrá a su cargo informar en los casos que se especifican en esta ley y cuanto se disponga por los organismos correspondientes.

La Comisión de Aeronáutica se compondrá de tres miembros designados por el Poder Ejecutivo, seleccionados de entre el Cuerpo de Aviación del Ejército y el personal de la Secretaría de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina y el de Comunicaciones y Obras Públicas.

De igual modo se designará de entre los personales de los organismos citados un suplente por cada uno de los miembros a fin de sustituir accidentalmente o temporalmente en sus funciones al miembro que no pueda asistir y tomar parte en las deliberaciones y trabajos de la Comisión por causa debidamente justificada.

La Comisión de Aeronáutica se reunirá, ordinariamente, por lo menos una vez al mes, y extraordinariamente cuantas veces sea necesario. También se reunirá a juicio y mediante convocatoria del Secretario de Estado de Interior, Policía, Guerra y Marina.

Art. 12.— El oficial nombrado para formar parte de la Comisión de Aeronáutica, no quedará relevado de servicio en la Fuerza a que pertenece, ni dicho nombramiento será obstáculo a que se le confiera otras comisiones o servicios, compatibles con las funciones de la Comisión.

Si ese oficial fuese destinado, destacado o trasladado fuera de la capital, por necesidades o conveniencias del servicio militar, por más de un mes, cesará en el cargo que desempeñe en la Comisión y será sustituído por el que nombre el Poder Ejecutivo.

Los miembros de la Comisión de Aeronáutica no devengarán honorarios ni dieta alguna.

Art. 13.— El Secretario de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina podrá comunicarse directamente, en relación con los asuntos que correspondan al Negociado de Aviación,

y a los fines de información en general, con cualquier funcionario o empleado público, organismo, oficina, establecimiento, observatorio o institución pública civil, buques mercantes, de nacionalidad dominicana y estaciones o dependencias de ferrocarriles de servicio público; y dichos funcionarios o empleados y los jefes o encargados de dichas oficinas y establecimientos, capitanes de buques y jefes de estaciones de ferrocarriles estarán obligados a contestar o informar al Secretario de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina por la vía más rápida, amplia y detalladamente, acerca de los datos solicitados.

Art. 14.— Cuando el Secretario de Estado, de lo Interior, Policía, Guerra y Marina lo estimare necesario o conveniente, para la mayor brevedad y eficiencia, en la preparación, estudio, tramitación o resolución de algún asunto que le corresponda, podrá solicitar, que algún funcionario público técnico y especialmente competente en materias de aduana, inmigración, sanidad, comunicaciones o algún profesor de la Universidad o Institutos u Oficiales Maquinistas Navales, comparezca personalmente ante la Comisión o concurra a una o más de sus reuniones, con el fin de informar, aconsejar o asesorar a esta de palabra o por escrito.

Los Secretarios de Estado o los Jefes de Departamentos u oficiales independientes a que corresponda la rama del servicio de que se trata o que esté adscrito el funcionario cuyo consejo u opinión se desean, ordenará a éste se presente ante el Secretario de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina el día y hora que este señale con el objeto expresado.

En la misma forma podrá solicitar el Secretario de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina el auxilio o uso temporal de cualquier laboratorio, taller, gabinete, museo, campo o estación experimental, o de aparatos, artefactos, instrumentos, útiles, herramientas, materiales o efectos de propiedad o pertenencia del Estado cuando los necesite para investigaciones, estudios, pruebas, experimentos, etc., relacionados con los asuntos que le corresponnden o interesen al fomento, progreso y seguridad de la navegación aérea.

Art. 15.— La Comisión de Aeronáutica informará al Negociado de Aviación en los asuntos que se cursen en dicho negociado, para:

1º— Promover, fomentar y facilitar el desarrollo de la na-

vegación aérea civil, comercial o deportiva, oficial o particular, nacional o extrangera, en la República y entre esta y otras naciones.

2º— Realizar o ejecutar estudios, planes y proyectos sobre rutas aéreas, zonas prohibidas, aerodromos, puertos aéreos, estaciones de servicios y de señales, depósitos de repuestos, combustible, talleres mecánicos, servicios de asistencia médica, comunicaciones, salvamento, fábricas, escuelas de aviación y sobre cuanto sea nacesario o útil para el desarrollo y auxilio de la navegación aérea en la República.

3º— Obtener, coleccionar, facilitar y publicar toda información nacional o internacional, sobre cuanto interese a la navegación aérea, especialmente en cuanto a adelantos mecánicos, diseños, construcciones, descubrimientos, invenciones, experiencias, pruebas, competencias, concursos, aplicables o útiles a la navegación aérea; radiotelegrafía, telefonía, señales, meteorología, radiografía, medicina aplicable al arte de la aviación, cartas topográficas e hidrográficas, rutas, fotografías y legislación aérea, estadística e historia de la aviación.

4º— Cooperar con todos los medios y recursos de que pueda disponer, a la mayor eficacia de la aviación militar y naval de la República.

5º— Examinar y calificar la documentación y disponer la inspección y pruebas de las aeronaves, sus máquinas, instrumentos y accesorios, cuando se solicite la admisión de ellas a la navegación aérea sobre el territorio e informar sobre la procedencia o no del permiso y sus condiciones.

6º— Examinar y calificar la documentación personal y técnica de los que aspiren a navegar en el aire sobre el territorio, como pilotos, mecánicos, telegrafistas o tripulantes que en cualquier forma intervengan en la conducción, gobierno, manejo o maniobras de las aeronaves, informando si deben o no ser autorizadas para ello sin previo examen y demás pruebas establecidas en esta ley.

7º— Disponer y regular todo lo concerniente a la forma y medida de inspección, clasificación y pruebas de las aeronaves y al examen físico y técnico de las personas que puedan ser autorizadas para la navegación aérea sobre el territorio y para el manejo de los aparatos.

8º— Establecer del propio modo los sistemas de señales y

reglas de tránsito aéreo que deban observarse uniformemente en la República.

9º— Informar sobre los permisos que se soliciten para tomar fotografías o películas cinematográficas en el aire sobre el territorio o levantar cartas o planos de éste.

10º— Informar acerca de los permisos que se soliciten para establecer dentro del territorio, fábricas de aeronaves o de accesorios y piezas especialmente destinadas a ellas y almacenes o establecimientos destinados a su venta al público; para construir o establecer aerodromos o puertos aéreos y estaciones de servicio y aprovisionamiento para uso público.

11º— Informar sobre aprobación de tarifas, precios, seguros, fianzas, derechos, impuestos, etc. relativo a servicios públicos de transporte aéreos; y sobre subvenciones, donaciones o auxilios pecuniarios del Estado, o Municipio a los particulares o a las compañías o sociedades para el establecimiento y mantenimiento de dichos servicios.

12º— Llevar los registros y libros de matrículas de las aeronaves de toda clase construídas en el territorio nacional, de las importadas y de las admitidas o autorizadas para la navegación aérea en la República y entre esta y el extrangero, debidamente clasificadas según su potencia, capacidad, forma y destino; consignando su nacionalidad, propietario, tripulación, medios de comunicaciones, uso a que están dedicadas, lugares en que se les guarda y en que descienden normalmente, aerodromos que utilizan y rutas que siguen, accidentes que hayan sufrido, reparaciones o cambios de importancia que les hayan sido hechos y el historial completo de la aeronave, hasta su definitiva baja.

13º— Llevar los registros y libros de pilotos, mecánicos, radiotelegrafistas y sus auxiliares capacitados oficialmente para la navegación aérea sobre el territorio; de profesores o instructores de aviación autorizados para ello; de Jefes o encargados de aerodromos, talleres y estaciones de servicio útiles a la aviación; de escuelas o academias de aviación, su personal, profesorado y alumnos, consignando cuantos datos de índole personal y técnica les afecten.

14º— Informar acerca de las autorizaciones que se soliciten para el establecimiento en la República de academias o escuelas de aviación y ejercer, una vez establecidas, la inspección de dichas escuelas, especialmente acerca de los planes o méto-

dos de enseñanza, capacidad del profesorado, útilidad del material y situación de los aerodromos, su capacidad y condiciones generales.

15º— Remitir a los Departamentos del Gobierno y a los Municipios, cuando se disponga por el Secretario de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina, los antecedentes que se estimen oportunos sobre las resoluciones del Secretario, con objeto de tener mejor cordinación en los servicios aéreos.

CAPITULO III

DE LAS AERONAVES, SU CLASIFICACION Y NACIONALIDAD

Requisitos para su admisión a la navegación aérea sobre el territorio nacional.

Art. 16.— Las aeronaves se dividen a los efectos de la clasificación, en: Oficiales y Particulares.

Son aeronaves oficiales las que pertenezcan al Estado, o a los Municipios o se encuentren al servicio exclusivo de estas entidades; y se clasificarán en:

a)— Militares; cuando pertenezcan al Ejército o a la Marina de Guerra o sean comandadas por un Oficial de dichas fuerzas, en servicio militar o naval.

b)— Administrativas; cuando se utilicen en cualquier otro servicio público u oficial.

Son aeronaves particulares las que pertenezcan a cualquier persona, compañía, sociedad o institución civil o mercantil particular y serán clasificadas en:

a)— Mercantes; cuando se empleen como transportes comerciales de personas o mercancías.

b)— De instrucción; cuando son utilizadas para la enseñanza, preparación o entrenamiento de pilotos, mecánicos, etc.

c)— De recreo o deporte; cuando sean utilizadas solamente para tales fines.

d)— De experimentación; cuando se dediquen a estudios, observaciones, experiencias o practicas, con objeto de conocer, probar o ensayar la eficiencia, utilidad o funcionamiento de cualquier artefacto dedicado o construído para la navegación aérea.

Art. 17.— Las aeronaves tendrán la nacionalidad corres-

pondiente al país en que estuviesen matriculadas a los efectos de la navegación aérea.

Art. 18.— Toda aeronave que exista, se construya o importe en la República, deberá ser registrada por su propietario en la Secretaría de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina, cualquiera que sea el fin a que se le destine, haciéndose constar la clase y tipo de aparato, su capacidad, clase de motor que usa, número de caballos de fuerza que desplaza y velocidad que desarrolla, así como lugar donde se guarda.

Art. 19.— Toda aeronave particular, para poder circular por el aire, sobre el territorio y sus aguas territoriales, habrá de estar matriculada en la Secretaría de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina y poseer la autorización expedida por el Poder Ejecutivo, así como el certificado de seguridad de la nave, el de los aerodromos o puertos que utilicen para descender y el de habilidad de los pilotos y demás tripulantes. Estos documentos deberá llevarlos consigo el jefe de la nave.

Con el mismo objeto las aeronaves extrangeras, matriculadas en su nación de origen, deben estar previamente inscritas en la Secretaría de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina y poseer los documentos expresados en el párrafo anterior.

Art. 20.— Al efectuarse la matrícula o inscripción a que se refiere el artículo anterior, el propietario de cualquier aeronave está obligado a declarar el nombre y demás generales de las personas que componen la tripulación.

Cualquier cambio o sustitución, aunque sea interina, del personal que compone la tripulación, habrá de ser necesariamente notificado por escrito a la Secretaría de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina, en el mismo día o al siguiente día hábil, por el propietario de la nave o por su representante legal.

Art. 21.— Las aeronaves oficiales estarán caracterizadas por emblemas o distintivos que serán determinados por la autoridad competente, cuyo uso será exclusivo, depositándose copia de los diseños en la Secretaría de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina.

Las aeronaves particulares se distinguirán por la marca de su nacionalidad y de matrícula que será prescrita por la

Comisión, cuidando de que no sean susceptibles de confusión con las oficiales.

Será obligatorio para las aeronaves particulares ostentar visiblemente en la forma y lugar que se determine por la Secretaría de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina las marcas de nacionalidad y matrícula.

Las aeronaves civiles extrangeras llevarán los documentos y ostentarán las marcas o distintivos que disponga la legislación vigente en el país a que pertenezcan.

Art. 22.— Para ser matriculada en la República, tendrán que pertenecer las aeronaves a persona, compañía, sociedad o institución radicada en el territorio nacional, conforme y sujetas a sus leyes.

Art. 23.— No podrá ser matriculada en la República, ninguna aeronave que lo esté en país extrangero, si no se justifica fehacientemente que dicha matrícula ha sido debidamente cancelada.

Serán, no obstante, aplicables a las aeronaves propiedad de ciudadanos o compañías dominicanas, las leyes y disposiciones relativas al abanderamiento de buques ante los cónsules de la República, en el extrangero. En tales casos el propietario deberá cumplir todos los requisitos establecidos en esta ley tan pronto traiga la nave al territorio nacional.

Los cónsules darán cuenta detallada inmediatamente a la Secretaría de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina de todo abanderamiento nacional de aeronave que ante ellos y con su intervención se efectúe.

Art. 24.— Cualquier persona, sociedad, compañía o institución que solicite matricular una o más aeronaves destinadas al transporte de pasajeros o de carga, debe acompañar a la solicitud copia fehaciente de las especificaciones de dichas naves a fin de justificar que pueden prestar el servicio a que se les destine. Igualmente acompañarán copias del plano demostrativo del itinerario o ruta que habrán de seguir; relación del personal que compondrá la tripulación de cada nave y los certificados a que se refiere el artículo siguiente.

Art. 25.— Para que una aeronave pueda ser matriculada o inscrita, habrá de estar provista, previamente, del certificado de seguridad de la nave, el del lugar del aterrizaje o acuatizaje y el de competencia de su dotación. Sin estos requisitos

no podrá expedirse certificado de matrícula ni el de inscripción a ninguna aeronave.

Art. 26.— Toda aeronave deberá estar provista del instrumental y útiles de seguridad necesarios para la navegación aérea, que serán determinados por la Secretaría de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina, sin cuyo requisito no le será permitido volar.

Art. 27.— Los certificados de matrícula sólo serán válidos por un año, renovándose en la fecha y condiciones que señale la Secretaría de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina.

Art. 28.— En caso de transferencia de la propiedad de una aeronave, tanto el primitivo como el nuevo propietario están obligados a notificarlo dentro del término de cinco días, a la Secretaría de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina, quedando cancelada la matrícula expedida desde la fecha de la notificación y proveyéndose de nueva matrícula al adquiriente de la nave.

Art. 29.— En caso de pérdida, destrucción o inutilización de una aeronave, su propietario procederá a notifiiarlo en el plazo de diez días a más tardar a la Secretaría de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina, a fin de que sea dado de baja en los registros correspondientes.

La Secretaría de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina, podrá si lo estima conveniente, investigar y comprobar la certeza y causa de la pérdida o inutilización a fin de proceder en consecuencia.

Art. 30.— Ninguna aeronave podrá tener instalados aparatos de radiotelegrafía o telefonía si no tuviere para ello autorización de la Secretaría de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina, expresándose en dicha autorización, el uso que habrá de hacerse de los mismos.

Igualmente debe estar provisto de especial autorización el individuo encargado de la manipulación de dichos aparatos.

Quedan exceptuados de esta prohibición las aeronaves autorizadas para transportar pasajeros, las que habrán de poseer, necesariamente, aparatos receptores y trasmisores de radiotelegrafía.

Art. 31.— Cuando las aeronaves extrangeras transiten sobre el territorio y tuviesen instalados aparatos de radiotele-

grafía, sólo podrán hacer uso de ellos en los casos autorizados por las leyes o convenios internacionales vigente aceptados por la República o en todo caso previa autorización especial expedida por la Secretaría de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina de acuerdo con la Secretaría de Estado de Comunicaciones y Obras Públicas.

Art. 32.— Ninguna aeronave, cualquiera que sea su nacionalidad, podrá llevar aparatos o instrumentos fotográficos o topográficos para su uso, sin permiso especial de la Secretaría de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina.

Art. 33.— Toda aeronave destinada al servicio interior, de transporte de pasajeros y mercancías debe llevar consigo los siguientes documentos:

1º— Certificado de matrícula o inscripción.
2º— Certificado de seguridad de la nave.
3º— Certificado de capacidad del personal.
4º— Lista de pasajeros.
5º— Relación del equipaje personal.
6º— Manifiesto de la carga.
7º— La autorización a que se refiere el artículo 30, en caso de tener aparatos de radiotelegrafía.
8º— Los libros de abordo que determine la Comisión.

Las aeronaves extrangeras llevarán además, la autorización a que se refiere el artículo cuatro, cuando circulasen transitoriamente.

Art. 34.— Periodicamente y por la autoridad o funcionario que disponga la Secretaría de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina se inspeccionarán todas las aeronaves matriculadas o inscritas, renovándose o cancelándose el certificado de seguridad. La cancelación de dicho certificado conllevará la de la matrícula o inscripción.

Art. 35.— El Comandante de cualquier aeronave o miembro de su tripulación encargado de la misma y los Jefes o encargados de aerodromos, puertos aéreos o hangares en que se encuentre cualquier aeronave, están obligados en cualquier momento, a permitir la entrada en las mismas y su inspección a cualquier autoridad naval, militar, de policía, aduana, sanidad o inmigración.

Art. 36.— El Gobierno de la República podrá en cualquier tiempo retirar la autorización para volar sobre el territorio, a cualquier aeronave extrangera, por razones de índole militar,

de seguridad, orden o conveniencia públicas o por cualquier otra causa que apreciará libremente, sin que esté obligado a expresarla.

Art. 37.— A cualquier aeronave matriculada en la República, podrá serle cancelada dicha matrícula y la autorización para volar, cuando el Gobierno lo estime conveniente, sin previo aviso.

CAPITULO IV

Restricciones y limitaciones al tránsito aéreo y disposiciones de seguridad pública.

Art. 38.— Queda terminantemente prohibido en la República el transporte o conducción en aeronaves, de armas, municiones, explosivos, drogas de uso o comercio prohibido o de cualquier otro efecto o mercancías cuyo comercio o introducción en la República se halle prohibida por las leyes.

La infracción de lo dispuesto en este artículo, producirá la confiscación de la aeronave sin perjuicio de las demás responsabilidades que sean exigibles conforme a las leyes nacionales.

Art. 39.— Las aeronaves autorizadas para el transporte regular de pasajeros o carga, sólo podrán volar por la ruta señalada en la autorización y aterrizar o acuatizar en los lugares igualmente designados, quedando sujetas a lo dispuesto en esta ley y a las disposiciones que oportunamente dicte el Poder Ejecutivo. Unicamente en caso de avería, accidente o mal tiempo podrá excusarse el cumplimiento de lo anteriormente dispuesto.

Art. 40.— Queda terminantemente prohibido a toda aeronave en vuelo sobre el territorio, arrojar bultos o cualquier otro objeto. Los infractores de esta disposición serán responsable de los daños o perjuicio que ocasionen e incurrirán además en las penalidades establecidas por las leyes nacionales.

Quedan exceptuados de esta disposición los globos que no usen medio de propulsión mecánica y que lo efectúen para reducir el lastre, así como las aeronaves destinadas al transporte de correspondencia o bultos postales que estén autorizadas para arrojar las valijas en los lugares previamente determinados.

Art. 41.— Queda terminantemente prohibido a todas las aeronaves que no sean militares al servicio del Gobierno de la República, sea cual fuese su nacionalidad y destino, volar sobre fortalezas, campamentos, fortificaciones y recintos mili-

tares, ni en las zonas aéreas prohibidas que pueda determinar el Poder Ejecutivo.

Art. 42.— Queda terminantemente prohibido volar sobre poblaciones a menos de mil quinientos (1500) piés de altura, así como también hacer acrobacias o evoluciones peligrosas, sobre ciudades, pueblos o sobre aglomeraciones de personas.

Dichas evoluciones y acrobacias solamente podrán hacerse sobre los aerodromos, previa autorización.

Podrán no obstante autorizarse acrobacias o evoluciones como espectáculos o exhibiciones públicas, sobre determinados lugares que deberán consignarse en la autorización.

Art. 43.— Toda aeronave sea cual fuere su nacionalidad o destino está obligada a aterrizar o acuatizar cuando se le trasmitan o hagan señales con ese objeto desde cualquier puesto militar, buque de guerra de la República o aerodromo.

Ninguna aeronave extrangera ni nacional que no sea militar al servicio del Gobierno de la República, podrá salir o aterrizar después de las seis de la tarde, ni antes de las cinco de la mañana, excepto en los casos de arribo forzoso. Si cualquiera aeronave que no sea de las exceptuadas anteriormente, ha de realizar alguna salida durante la noche, debe solicitarse por su piloto el permiso correspondiente de la Secretaría de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina, indicando la hora de salida.

Art. 44.— Toda aeronave, cualquiera que sea su nacionalidad, está sujeta a lo que dispongan las leyes vigentes sobre transporte terrestres o marítimos de servicio público, en todos los casos no previstos en esta ley.

Art. 45.— La responsabilidad de la compañía, sociedad o persona física que explote líneas de transporte aéreo, en relación con el pasaje o mercancías, se regirá por lo dispuesto en las leyes vigentes en la República sobre transporte terrestres y marítimos.

Art. 46.— Las aeronaves extrangeras que penetren en el territorio, no podrán tomar pasaje a su bordo si no están previamente autorizadas al efecto. Sólo podrán ser autorizadas, cuando no exista establecida y en activo servicio, alguna línea de transporte que utilice la misma ruta que hayan de seguir dichas aeronaves.

Art. 47.— Las disposiciones vigentes sobre policía, sanidad, inmigración y aduanas, serán aplicables a la navegación

aérea en lo que no está expresamente exceptuado, modificado, o previsto en esta ley y le sean racionalmente aplicables, dada la índole especial de dicha navegación.

Art. 48.— Las compañías, sociedades o personas físicas dedicadas a la explotación de líneas de transporte aéreos de pasajeros o mercancías, deben establecer y mantener aerodromos o puertos aéreos en cada lugar señalado en la ruta que empleen y les haya sido autorizado, debidamente acondicionados y provistos para la comodidad y seguridad de los que utilicen dicho medio de transporte, así como campos de aterrizajes de emergencia entre las estaciones.

Art. 49.— Las aeronaves destinadas a transporte de pasajeros o mercancías, podrán utilizar los aerodromos y puertos aéreos del Estado, mediante la autorización correspondiente.

Art. 50.— En los casos de tránsito aéreo nocturno, las compañías, sociedades o particulares que exploten líneas de transporte, están obligadas a iluminar los campos de aterrizaje y puertos aéreos y establecer los faros y señales lumínicas que prescriba y en la forma y proporción que disponga la Secretaría de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina.

Art. 51.— Ninguna aeronave podrá aterrizar o acuatizar, sino en los aerodromos o puertos aéreos legalmente establecidos, excepto los casos de aterrizaje forzoso por averías, mal tiempo, accidentes a las personas o falta de combustible o lubricante.

Art. 52.— Las compañías, sociedades o personas físicas propietarias de naves aéreas serán responsables, económicamente, de los daños, desperfectos o averías que causen dichas naves como consecuencia de aterrizajes forzosos que se vea obligado a efectuar.

Art. 53.— Todos los aerodromos, campos de aterrizaje de emergencia y puertos aéreos, estarán bajo la supervisión de la Secretaría de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina.

Art. 54.— La Secretaría de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina podrá disponer, cuando lo estime conveniente, que los techos de las estaciones de ferrocarriles, ingenios, cuarteles y otros edificios públicos o particulares, se pinten de determinado color o forma o expresándose el nombre o situación de los mismos, con objeto de que puedan servir de punto de referencia para fijar la dirección de las naves aéreas.

Art. 55.— La Secretaría de Estado de lo Interior, Poli-

cía, Guerra y Marina podrá exigir a cualquier particular o compañía, que cualquier luz, faro o farol, se extinga, cubra o proteja en determinada forma, a fin de que no pueda ser susceptible de confusión, con las señales lumínicas que sirvan de guía a la navegación aérea nocturna.

Art. 56.— En los casos que sea necesario establecer faros para la navegación aérea y que puedan proyectar luz sobre el mar, la Secretaría de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina, procederá a fin de evitar confusiones con los faros marítimos, y para la publicidad y conocimiento de los intereses marítimos.

Art. 57.— Serán aplicables las leyes vigentes en la República, a todos los delitos y faltas en que incurran los propietarios, pilotos, tripulantes o pasajeros de cualquier aeronave, nacional o extrangera, que se encuentre dentro del territorio.

Art. 58.— El Presidente de la República podrá disponer, cuando lo creyese conveniente al orden o al servicio público, que un Oficial del Ejército o de la Marina de Guerra, como delegado de la Secretaría de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina, inspeccione, vigile y gobierne las compañías, sociedades y particulares propietarios de naves aéreas, sujetos a las disposiciones de esta ley.

Art. 59.— La violación a cualquiera de las disposiciones previstas en este capítulo, será sancionada con multa de cien a quinientos pesos, ejecutándose la sentencia en caso de no ser pagada la multa, sobre la propiedad de la aeronave, la cual será confiscada y vendida en pública subasta fijando como tipo de primera puja la suma en concurrencia de la multa y costas, sin perjuicio a las demás responsabilidades de derecho común a que hubiere lugar.

CAPITULO V

DE LAS TRIPULACIONES DE LAS AERONAVES.

Art. 60.— A los efectos de esta ley se considerarán pilotos, a los que estén en posesión de un título de capacidad para manejo, mando y dirección de aeronaves, ya sea ésta expedido por escuela nacional o extrangera.

Art. 61.— Ningún piloto podrá conducir una aeronave para volar sobre el territorio, si no está previa y debidamen-

te autorizado para ello, mediante un certificado de capacidad.

Art. 62.— Los pilotos en posesión de un título de escuela extrangera habrán de tener, además, para volar sobre el territorio con fines comerciales, el certificado de capacidad expedido por la Secretaría de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina.

No obstante la posesión de un título de piloto, la Secretaría de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina, puede negar el certificado de capacidad para volar sobre el territorio, cuando lo estimase conveniente.

Art. 63.— Periodicamente y en las fechas que se determine por la Secretaría de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina, los pilotos dedicados a la conducción de aeronaves destinadas al transporte de pasajeros o mercancías, habrán de someterse a un examen físico. Los que no cumpliesen este requisito, perderán la autorización para volar, retirándosele o anulándosele el certificado de capacidad a que se refiere el artículo anterior.

Art. 64.— Los pilotos que estén en posesión de título expedido por una escuela oficial o autorizada en la República, quedan exceptuados del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo sesenta y uno, debiendo sólo someterse periódicamente al examen físico.

Art. 65.— La Secretaría de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina puede retirar a cualquier piloto, cuando lo estime conveniente, sin expresar la causa, la autorización a que se refiere el artículo 60 y siempre que se compruebe que habitualmente ingiere bebidas alcohólicas, drogas o sustancias intoxicantes.

Art. 66.— Los pilotos al mando de naves aéreas serán responsables de que la tripulación bajo su mando, así como los pasajeros, cumplan estrictamente lo dispuesto en esta ley y las reglas que en sus oportunidades establezca el Poder Ejecutivo.

Los derechos y obligaciones de los pilotos y demás tripulantes entre sí y en relación con los pilotos y demás consignatarios de las naves, en que presten sus servicios, se regularán por las leyes y disposiciones vigentes en la República, relativas a las tripulaciones de transportes terrestres o marítimas, según la clasificación de la nave.

CAPITULO VI

Reglas para que los pilotos aviadores civiles obtengan certificados de capacidad.

Art. 67.— Por aviador se entiende cualquier individuo (bien sea la persona al mando de la aeronave, piloto, mecánico o miembro de la tripulación) que se dedique a la navegación aérea, ora esté encargado de la inspección, ora del examen de las partes componentes o de la reparación de las aeronaves.

Art. 68.— Se considera infracción a la presente ley de navegación aérea civil, sobre el territorio de la República y sus aguas territoriales, el prestar servicio como aviador en cualquier aeronave, registrada o matriculada en la República, sin tener el certificado de capacidad como aviador. También se considera infracción, el prestar dicho servicio, excediéndose de los términos del certificado de capacidad que posea el aviador.

DE LOS CERTIFICADOS DE CAPACIDAD PARA PILOTOS AVIADORES CIVILES.

Art. 69.— Los pilotos aviadores civiles, se clasificarán en comerciales y privados.

Art. 70.— Los pilotos aviadores comerciales se subdividen en: Piloto Aviador de Transporte, Piloto Aviador Comercial Limitado, Piloto Aviador Industrial y Piloto de aviones sin motor (planeadores).

Art. 71.— Los pilotos aviadores privados se subdividen en piloto aviador privado propiamente dicho y piloto aviador alumno.

Art. 72.— Una misma persona puede poseer varios certificados de capacidad como aviador, por ejemplo: un certificado de piloto aviador y un certificado de mecánico, pero el que posea un certificado de capacidad como piloto aviador de una clase superior, no será provisto de los de las clases inferiores.

Art. 73.— Las clases de pilotos aviadores civiles, en escala ascendente de la clase mínima a la superior, son las siguientes:

1.— Pilotos de aviones sin motor (planeadores).
2.— Piloto aviador alumno.
3.— Piloto aviador privado.
4.— Piloto aviador industrial.

5.— Piloto aviador comercial limitado.
6.— Piloto aviador de transporte.

Privilegios y restricciones inherentes a las distintas clases de pilotos aviadores.

Art. 74.— Salvo lo dispuesto en otra forma por esta ley, se enumeran a continuación los privilegios y las restricciones peculiares a los poseedores de certificados de capacidad como pilotos aviadores civiles:

(A)— El piloto aviador de transporte podrá pilotear sin restricciones de distancias cualquier tipo de aeronave matriculada; pero no podrá conducir personas mediante pago de pasaje en otras aeronaves de clase superior a la especificada en su certificado de capacidad. Esta clase de aeronaves, se fijará de acuerdo con el tipo de aeronave en que efectúe su examen de vuelo para obtener el certificado que lo capacite como piloto aviador de transporte.

En relación con los certificados de capacidad de los pilotos aviadores civiles, las aeronaves se clasificarán, en escala ascendente de la clase mínima a la superior, como sigue:

Clase 1-A.— De un peso total no mayor de 3,500 libras, de un solo motor, cabina abierta.

Clase 1-B.— De un peso total no mayor de 3,500 libras, multimotor, cabina abierta.

Clase 1-C.— De un peso total no mayor de 3,500 libras de un solo motor, cabina cerrada.

Clase 1-D.— De un peso total no mayor de 3,500 libras, multimotor, cabina cerrada.

Clase 2-A.— De un peso total entre 3,500 y 7,000 libras de un solo motor, cabina abierta.

Clase 2-B.— De un peso total entre 3,500 y 7,000 libras multimotor, cabina abierta.

Clase 2-C.— De un peso total entre 3,500 y 7,000 libras de un solo motor, cabina cerrada.

Clase 2-D.— De un peso total entre 3,500 y 7,000 libras multimotor, cabina cerrada.

Clase 3-A.— De un peso total mayor de 7,000 libras, de un solo motor, cabina abierta.

Clase 3-B.— De un peso total mayor de 7,000 libras, multimotor, cabina abierta.

Clase 3-C.— De un peso total mayor de 7,000 libras, de un solo motor, cabina cerrada.

Clase 3-D.— De un peso total mayor de 7,000 libras, multimotor, cabina cerrada.

Los aspirantes a pilotos aviadores de transporte tendrán que demostrar su capacidad mediante el manejo de una aeronave, de una o más de las clases citadas. Esta demostración tendrá que ser a entera satisfacción de un Tribunal Examinador que será designado por el Secretario de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina. El piloto aviador de transporte no piloteará (llevando pasajeros gratuitos o que paguen) aeronaves que no estén matriculadas, a menos que, estándolo, sean de la clase especificada en su certificado de capacidad como Piloto Aviador Civil.

(B)— El piloto aviador comercial limitado, gozará de todos los privilegios y estará sujeto a todas las restricciones impuestas a los pilotos aviadores de transporte, salvo que no podrá contratarse, mediante estipendio, para instruir alumnos, en el funcionamiento de las aeronaves en el aire y no podrá pilotear aeronaves que lleven pasajeros que paguen fuera del área mencionada en su certificado de capacidad como piloto aviador comercial limitado. Esta área no excederá de un radio de cien millas alrededor del aerodromo en que esté autorizado para operar. Esta clase de piloto aviador podrá obtener autorización para operar como co-piloto en las aeronaves de "doble control" cuando acompañe a un piloto aviador de transporte que esté al mando de la aeronave y éste sea responsable de su manejo; pero no podrá acreditar ese tiempo como experiencia de "vuelo solo".

(C)— El piloto aviador industrial podrá pilotear aeronaves matriculadas de cualquier clase; pero en ningún caso llevando pasajeros que paguen. Podrá llevar propiedades mediante pago en aeronaves de la clase especificada en su certificado de capacidad o de clase inferior a éste.

(D)— El piloto de aviones sin motor (planeadores) podrá pilotear cualquier tipo de aeronaves sin motor, pero no podrá transportar personas ni propiedades ni instruir a alumnos, excepto en aeronaves sin motor matriculadas debidamente.

(E)— El piloto aviador privado, que no esté clasificado como piloto aviador alumno, podrá pilotear aeronaves matriculadas, pero en ningún caso podrá llevar personas ni propie-

dades mediante pago de flete o pasaje, ya esté la aeronave matriculada o no. El piloto aviador privado mientras esté clasificado como alumno, está capacitado como tal, con el único propósito de pilotear aeronaves matriculadas, incluyendo aviones sin motor (planeadores), durante el curso de su instrucción como piloto alumno. Los pilotos aviadores privados clasificados como alumnos en ningún caso pilotearán aeronaves matriculadas para llevar personas o propiedades mediante pago, ni pilotearán aeronaves matriculadas con ningún otro propósito que el de practicar la instrucción de vuelo que estén recibiendo y en este caso lo harán solamente dentro del área que se le señale a la escuela de que sean alumnos.

Los pilotos aviadores privados no podrán instruir alumnos mediante estipendio alguno, en el manejo de aeronaves en el aire.

Solicitud para obtener certificado de capacidad como piloto aviador civil.

Art. 75.— Para obtener certificado de capacidad o licencia de piloto aviador civil, el interesado tendrá que presentar al Secretario de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina una solicitud. Todo solicitante de certificado de capacidad o licencia para piloto aviador civil desde la clase segunda del artículo 73, en escala ascendente, será sometido a un examen físico por una Comisión de Oficiales Médicos designados por el Secretario de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina y deberá ser aprobado en este examen, a no ser que esté exento del mismo por otra disposición de esta ley.

Conducta, edad y nacionalidad

Art. 76.— Todo solicitante de un certificado de capacidad para piloto aviador civil tiene que ser de buena conducta. El mínimo de edad que se exige en la fecha en que se presente la solicitud es de diez y seis años cumplidos para pilotos de aviones sin motor, diez y ocho para piloto aviador privado y veinte para piloto aviador industrial, piloto aviador comercial limitado y piloto aviador de transporte. Un piloto aviador de aviones sin motor o privado podrá ser dominicano o extrangero. Un piloto aviador industrial, comercial limitado o de transporte, tiene que ser ciudadano dominicano o de un país extrangero que otorgue privilegios recíprocos de pilotos aviadores comerciales a los ciudadanos dominicanos en iguales términos y condiciones que a los nacionales de tales países. Si el solicitan-

te fuese dominicano deberá acompañar a la solicitud el certificado de inscripción de nacimiento en el registro civil o la carta de naturalización, cuando fuese de lugar; certificado de buena conducta, en el cual conste que el solicitante no tiene antecedentes penales, y la cédula de identidad personal. Si el aspirante no fuese de nacionalidad dominicana está obligado a presentar los documentos legales comprobatorios de su nacionalidad, moralidad, edad, estado civil y su cédula de identidad personal. Los solicitantes de certificados de capacidad o licencia para piloto aviador civil de clase superior a la de piloto aviador privado, tienen que saber leer y escribir el idioma castellano, y para pilotear aeronaves registradas como comerciales en la República, es además requisito indispensable, hablar y comprender el mencionado idioma castellano.

La ciudadanía dominicana no se exigirá a los pilotos aviadores civiles de compañías con ruta internacional, cuyos certificados de capacidad o licencia están expedidos y vigentes en el país a que pertenece la compañía.

Experiencias en vuelos

Art. 77.— Todo el que solicite un certificado de capacidad o licencia para piloto aviador civil, tiene que poseer por lo menos la siguiente experiencia en vuelos:

a)— **Piloto Aviador de Transporte:**— Doscientas horas de vuelo en total, de las cuales no menos de 36 ni más de 50 podrán ser de vuelo de "doble control", y por lo menos 5 horas de "vuelo solo" durante los últimos sesenta días anteriores a la fecha de presentación de la solicitud.

b)— **Piloto aviador comercial limitado:**— Las mismas condiciones de vuelo que se requieren para pilotos aviadores industriales en el inciso siguiente.

c)— **Pilotos aviadores industriales:**— 50 horas de vuelo en total, de las cuales no menos de 15 ni más de 25 podrán ser de vuelo de "doble control" y, por los menos 5 horas de "vuelo solo" durante los últimos 60 días anteriores a la fecha de presentación de la solicitud.

d)— **Piloto aviador privado:**— Los pilotos aviadores privados que no estén clasificados como pilotos alumnos: 10 horas de "vuelo solo", de las cuales 2 horas por lo menos deberán haber sido voladas durante los últimos sesenta días anteriores a la fecha de presentación de la solicitud. Todo solicitante gra-

duado en una escuela civil autorizada por el Gobierno, podrá obtener el privilegio de acreditar a los fines de obtención del certificado de capacidad o licencia de Piloto Aviador Privado, el tiempo de "vuelo solo" efectuado en la escuela, siempre que éste aspirante presente la solicitud para obtener su certificado de capacidad o licencia de Piloto Aviador Privado, dentro de los diez días siguientes a la fecha de la graduación.

e)— **Piloto de aviones sin motor:**— Ninguna experiencia de vuelo.

REQUISITOS FISICOS QUE DEBEN REUNIR LOS ASPIRANTES A PILOTOS AVIADORES CIVILES.

Art. 78.— Los exámenes físicos que aquí se disponen tienen que llevarse a cabo antes de someter a los aspirantes a las pruebas prácticas o teóricas. Los requisitos físicos exigibles son los que siguen.

a)— **Pilotos Aviadores Privados:**— Ausencia de toda enfermedad orgánica o defectos que impidan manejar con seguridad un aeroplano bajo las condiciones de vuelo particular o privado; agudeza visual de por lo menos 20|40 en cada ojo; podrá aceptarse menos de 20|40 si el aspirante corrige el defecto con cristales en forma que se aproxime a la agudeza normal y pueda apreciar normalmente las distancias, sin dicha corrección. Sin embargo, ésto no será aplicable a los pilotos aviadores privados clasificados como alumnos, pero, si un alumno tiene 20|50 en un ojo y 20|40 o menor en el otro, con apreciación normal de distancias, mediante corrección, podrá ser aceptado siempre que sus condiciones físicas sean satisfactorias y su agudeza visual pueda ser corregida de modo que se aproxime a la normal, por medio de cristales; buena apreciación de distancias, ninguna diplopía en posición alguna, campos visuales y visión de colores normales, sin enfermedad orgánica en los ojos o en el oído interno.

b)— **Piloto Aviador Industrial:**— Ausencia de toda enfermedad orgánica o defecto que obstaculice la seguridad en el manejo de un aeroplano en vuelo; agudeza visual no menos de 20|30 en cada ojo aunque en ciertos casos podrá aceptarse menos de 20|30 si el solicitante tiene una corrección de 20|20 en sus cristales y prueba buena apreciación de distancias; ninguna diplopía en campo alguno; campos visuales y visión de colores normales, ausencia de toda enfermedad orgánica en los ojos, nariz o garganta.

c)— **Piloto aviador comercial limitado:**— Las mismas condiciones físicas que las que se exigen para el Piloto Aviador de Transporte.

d)— **Piloto Aviador de Transporte:**— Una buena historia clínica; sistemas pulmonar y génito-urinario en buen estado de salud; libre de defectos o limitaciones en su estructura física; sin enfermedad en las glándulas "endocrinas", visión normal, central, periférica y de los colores; apreciación normal de distancias, sólo leves defectos de equilibrio en los músculos oculares, sin enfermedades en los ojos, ausencia de obstrucción o enfermedad del oído, nariz o garganta; ninguna anormalidad de equilibrio que pueda obstaculizar su habilidad para volar.

e)—**Piloto de aviones sin motor (planeadores):**— Las mismas condiciones físicas exigidas a los pilotos aviadores privados.

f)— **Exenciones:**— Cuando se trate de Pilotos Aviadores capacitados y expertos, la Secretaría de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina podrá conceder exenciones o dispensas por defectos físicos de los señalados como privativos de calificación en esta ley, cuando a juicio de dicho organismo, la experiencia notable del piloto aviador compense el defecto. Una vez concedida una exención o dispensa, seguirá en vigor indefinidamente mientras el defecto que la motivó no aumente o mientras no se deje sin efecto la exención por la Secretaría de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina.

Exención del examen físico.

Art. 79.— Un solicitante de certificado de capacidad o licencia de piloto aviador (o de su renovación) podrá ser declarado exento del examen físico prescrito en esta ley, si presenta a la Secretaría de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina una copia certificada de examen físico satisfactorio para volar en el Ejército o en la marina de Guerra (ambos nacionales), efectuado dentro de los seis meses anteriores a la fecha en que presente la solicitud para obtener el Certificado de capacidad o licencia de piloto aviador civil o pida la renovación del que posea, siempre que las aptitudes físicas que aparezcan en la copia certificada, no sean inferiores a las exigidas en estas reglas para la clase de certificado o licencia que solicite. Los pilotos aviadores civiles que estén en posesión de un certificado como tales y soliciten obtener otro certificado de clase superior al que posean, deben someterse a un nue-

vo examen físico de acuerdo a la nueva clase a la que deseen pertenecer, a menos que los exámenes físicos previos a que hayan sido sometidos, sean iguales o más fuertes que los de la nueva clasificación y a juicio de la Secretaría de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina, sean de fecha bastante reciente para que se pueda conceder la exención.

Exámenes y pruebas de pilotos aviadores civiles

Art. 80.— Salvo que esta ley los exima expresamente de ello, los aspirantes tendrán que someterse con éxito a los siguientes exámenes y pruebas prácticas:

a)— **Pilotos aviadores de transporte:**

(I)— Examen teórico práctico sobre las siguientes materias:

1.— Legislación aérea civil de la República.
2.— Reglamento de tránsito aéreo.
3.— Navegación aérea.
4.— Meteorología.
5.— Aeroplanos.
6.— Motores.

(II)— Prueba práctica de vuelo, como sigue:

Además de los despegues y aterrizajes normales, se exigirán las siguientes maniobras:

Giros de 360 grados sin potencia, y aterrizaje a altura normal, haciendo al frente y dentro de 200 piés de distancia de una línea señalada por el tribunal examinador.

Giros de 180 grados sin potencia, y aterrizaje a altura normal, haciéndolo al frente y dentro de 200 piés de distancia de una línea señalada por el tribunal examinador.

Una serie de figuras de "ocho" a 800 o 1000 piés de altura.

Espirales en una sola dirección, sin potencia, desde 2,000 piés, y aterrizaje a una altura normal, haciéndolo al frente, y dentro de 200 piés de distancia de una línea señalada por el tribunal examinador.

Volar en aquellas maniobras de emergencia que el tribunal examinador —de acuerdo con el tipo de la aeronave— estime prudente y necesarios.

Volar sobre una ruta triangular o rectangular de, por lo menos, 100 millas de longitud total, aterrizando en el lugar de despegue dentro de cinco horas. Este vuelo comprenderá también

dos aterrizajes obligatorios completos que no sean en el lugar de salida. Se señalará la ruta y se dará al candidato por el tribunal examinador la información necesaria en el momento de la salida; el Tribunal examinador comprobará debidamente si los aterrizajes fueron hechos en los lugares indicados y si éstos fueron satisfactorios. Si hay pruebas satisfactorias de que el aspirante ha verificado travesías en "vuelo solo" a distancia por lo menos de 100 millas, dentro del año precedente a contar de la fecha de la solicitud, se omitirá el vuelo especificado en este párrafo.

b)— **Piloto Aviador Comercial limitado:**— Los mismos exámenes y pruebas que se exigen para Piloto Aviador de Transporte, excepto que en el vuelo de travesías la distancia será solamente de 60 millas.

c)— **Piloto Aviador Industrial:**— El mismo examen que se exige para Piloto Aviador Comercial Limitado.

d)— **Piloto Aviador Privado:**— Examen sobre legislación aérea civil y reglamento de tránsito aéreo.

El examen de vuelo será el siguiente: hacer su despegue normal y una serie de tres figuras de "ocho" a 800 piés de altura. Un descenso en espiral en una sola dirección desde 2,000 piés con el motor en mínima o cortado y hacer su aterrizaje en forma normal al frente y dentro de 500 piés de distancia de una línea señalada por el tribunal examinador.

e)— **Piloto de aviones sin motor:**— Examen sobre legislación aérea civil y reglamento de tránsito aéreo y un examen de vuelo consistente en despegue, giro y aterrizaje.

f)— **Re-examen:**— Los solicitantes de certificados de capacidad o licencia de pilotos aviadores civiles que no hayan podido llevar a cabo con éxito las pruebas teóricas o prácticas exigidas, pueden solicitar un nuevo examen en cualquier tiempo después de noventa días de ser desaprobado en las pruebas anteriores. Si el examen físico no fuese ya válido para la clase de certificado a que se aspira en la solicitud, el solicitante tiene que sufrir un nuevo examen físico.

Art. 81.— Los exámenes teóricos se llevarán a cabo en la extensión y de acuerdo con lo señalado en el siguiente programa:

Legislación aérea civil:— El examen abarcará toda esta

materia y el jurado escogerá diez preguntas sobre la misma, las cuales deben ser desarrolladas por escrito.

Reglamento de tránsito aéreo.— El examen abarcará toda esta materia y el jurado escogerá diez preguntas sobre la misma, las cuales deben ser desarrolladas por escrito:

Navegación aérea:

1.— Instrumentos de navegación aérea.
2.— Cartas y Mapas.
3.— Método de navegación.
4.— Clases de navegación.
5.— Problemas de navegación por comparación y por estima.
6.— Clases de brújulas.
7.— Compás magnético.
8.— Variación, desviación e inclinación magnética.
9.— Errores del compás magnético.
10.— Cartas isodónicas.
11.— Corrección de los errores del compás magnético.
12.— Conversión de rumbos.

Meteorología:

1.— Naturaleza de la atmósfera.
2.— Constitución del aire.
3.— Elementos meteorológicos.
4.— Instrumentos meteorológicos, sus aplicaciones y usos.
5.— Vientos.
6.— Movimiento local del aire.
7.— Nubes.
8.— Nieblas.
9.— Precipitación.
10.— Tropósfera y estratoesfera.
11.— Cartas meteorológicas y sus usos; regiones de alta y baja.
12.— Ciclones y anti-ciclones.
13.— Formas isobéricas.
14.— Predicción del tiempo

Aeroplanos:

1.— Aeroplanos y su nomenclatura.
2.— Cómo se verifica la propulsión de los aeroplanos.
3.— Uso y lectura del instrumental de aeroplanos.
4.— Cómo se obtiene la sustentación de los aeroplanos.

5.— Cómo se estabiliza y controlan los aeroplanos.
6.— Alineamiento de los aeroplanos y corrección de sus defectos.

Motores:

1.— Teoría del funcionamiento de los motores de combustible interna.
2.— Clasificación, atendiendo a los ciclos.
3.— Principios básicos de los sistemas de encendidos, de los de carburación, de lubricación y de enfriamiento.
4.— Sistema Diezel.
5.— Pruebas teóricas y prácticas del sistema eliminatorio para la localización de un fallo en el motor (el aspirante en esta última prueba puede exigir, hasta donde sea posible, el tipo del motor en que desea ser examinado; preferiblemente en aquellos de que esté dotado el aeroplano en que deba verificar su examen de vuelo.)

Cada una de estas materias se calificará con un valor por asignatura, entre cero y cien.

Para ser aprobado en cualquier materia de los exámenes teóricos y prácticos arriba señalados, será necesario obtener el 70% del total de puntos. No se considerará aprobado un aspirante que obtenga una calificación menor del treinta por ciento de los puntos asignados a alguna de las asignaturas del programa del examen.

Las pruebas prácticas de vuelo se calificarán por **aprobado** o **desaprobado**, a juicio del jurado examinador, nombrado por el Secretario de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina.

Los exámenes tendrán efecto en el lugar y fecha que fije el Secretario de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina.

Los aspirantes a certificados de capacidad o licencia de piloto aviador civil, tendrán que facilitar un aeroplano de matrícula comercial o que sea propio para dicha matrícula comercial o que esté autorizado para navegar en el aire, equipado con "doble control" y en el que se harán los vuelos de prueba a no ser que por el Secretario de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina, se disponga otra cosa.

Duración y renovación de los certificados de capacidad o licencia de pilotos aviadores civiles.

Art. 82-a)— A no ser que se suspenda o revoquen antes,

los certificados de capacidad o licencia de piloto aviador de transporte y comercial limitado, estarán en vigor durante seis meses y los de pilotos aviadores industriales, de aviones sin motor, y privado, por un año, a contar desde la fecha de su expedición.

El Secretario de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina, puede en cualquier tiempo exigir que los poseedores de estos certificados de capacidad o licencias efectúen de nuevo cualquiera de las pruebas teóricas o prácticas exigidas para obtener el certificado o licencia original.

b)— Los certificados o licencias pueden ser renovados para iguales períodos de duración que el anterior, si las condiciones físicas del solicitante son satisfactorias, lo que se probará por el mismo método empleado al otorgarse la licencia original; excepto que los pilotos aviadores de transporte y comerciales limitados tienen que probar por medio de un libro de vuelo, debidamente certificado, que tienen por lo menos diez horas de "vuelo solo" durante los últimos seis meses, en cada una de las clases de aeronaves para las cuales desean la renovación de su certificado o licencia. Los pilotos aviadores industriales deben comprobar por lo menos 25 horas de "vuelo solo" durante el último año. Los pilotos de aviones sin motor tienen que haber efectuado por lo menos diez vuelos planeados o un vuelo planeado de una hora de duración, por lo menos, y los pilotos aviadores privados, por lo menos diez horas durante el último año, comprobándose este requisito en estas últimas tres clases de pilotos, en la misma forma que para los pilotos aviadores de transporte y comercial limitado.

c)— Si el que solicita la renovación del certificado o licencia presenta su solicitud dentro de los seis meses siguientes a la expiración del que obtuvo últimamente, podrá recibir el de renovación después de comprobarse dichas aptitudes físicas y pasar las pruebas de vuelo exigidas para la clase de certificado o licencia cuya renovación se solicita.

d)— Si se le avisa al Secretario de Estado de lo Interior, Policía, Guerra y Marina, con diez días de anticipación y éste lo aprueba, el área para efectuar vuelo con pasajeros mediante pago, estipulada en el certificado de capacidad o licencia de piloto aviador comercial limitado podrá ser cambiada de localidad, pero el radio de dicha área deberá continuar ajustándose a lo dispuesto en el párrafo b) del artículo setenta y cuatro.

e)— Previa solicitud y por causa debidamente justificada se puede prorrogar por sesenta días el período de validez de los certificados de capacidad o licencia, especificados en estas reglas.

Llevar consigo el certificado o licencia de piloto

Art. 83.— El piloto aviador civil llevará siempre consigo su certificado de capacidad o licencia como tal, cuando esté piloteando una aeronave y está obligado a presentarlo, cuando se le pida por un pasajero o funcionario, o miembro del Ejército o Marina de Guerra u otro empleado del Estado, o Municipio, encargado de hacer cumplir las disposiciones sobre esta materia.

Libro de vuelo

Art. 84.— Todo piloto aviador civil en posesión de un certificado de capacidad o licencia como tal piloto, tiene que llevar consigo un historial preciso de sus horas de vuelo en el que hará constar las anotaciones que más adelante se expresan y las firmará. Estas anotaciones pueden ser atestiguadas por una de las siguientes personas:

a)— Un funcionario autorizado por una compañía manufacturera de aeroplanos o motores del tipo aprobado.
b)— Un funcionario de una escuela de vuelo autorizada.
c)— Un notario público.
d)— Un conductor de correo aéreo de la República.
e)— Un Oficial de Operaciones del Ejército o de la Marina de Guerra.
f)— Los Inspectores de Aviación del Estado o Municipio.
g)— Cualquier funcionario de un organismo dedicado a la operación de aeronaves, cuando tal funcionario tenga conocimiento directo de la autenticidad de las entradas, siendo responsable de la actuación de dicho funcionario, la entidad u organismo a que pertenezca.

Este libro de vuelo contendrá; fecha del vuelo, tipo de aeronave en que se hizo, número de la matrícula o identificación de dicha aeronave, tipo del motor, duración del vuelo y los lugares entre los cuales se realizó, además debe anotarse cualquier daño serio que haya ocurrido a la aeronave. El libro de vuelo debe presentarse por su poseedor para ser examinado, cuando en algún vuelo así lo solicitase algún miembro del Ejército o de la Marina de Guerra, o funcionario del Estado,

Municipio que esté encargado de hacer cumplir las disposiciones sobre esta materia.

Conducción de pasajeros en las distintas clases de aeroplanos.

Art. 85.— Un piloto aviador civil cuyo certificado de capacidad o licencia lo autorice para transportar pasajeros mediante estipendio, no volará, ni aún en la clase de aeronave especificada en su licencia ni en la de las clases inferiores de aquellas, cuando no tenga experiencia en vuelos con el tipo de aeronave en que vaya a transportar pasajeros, por lo menos durante dos horas dentro de los últimos noventa días, a menos que, antes de tomar los pasajeros, haga en la aeronave en que vaya a conducirlos, prácticas de vuelo, durante media hora, incluyendo en dichas prácticas, diez aterrizajes, de los que tres deberán ser completos.

Requisitos para pilotos que hayan de volar de noche

Art. 86.— Un piloto aviador de transporte o comercial limitado que no haya efectuado, por lo menos, dos horas de "vuelo solo" de noche, dentro de los últimos noventa días, no debe pilotear, ni siquiera aeronaves de las clases para que está autorizado cuando tenga que conducir pasajeros mediante estipendio, en el tiempo comprendido entre media hora después de la puesta del sol y media hora antes de la salida del sol, excepto cuando, antes de tomar los pasajeros, hubiese despegado y aterrizado por lo menos diez veces solo, entre media hora después de la puesta y media hora antes de la salida del sol, siendo requisitos indispensable que tres, por lo menos, de los aterrizajes aquí exigidos, sean completos.

Lo que se entiende por "vuelo solo"

Art. 87.— En la forma empleada por esta ley se entiende que un individuo hace "vuelo solo" cuando él es el único operador de los controles y se encuentra al mando de una aeronave en vuelo.

Un co-piloto aviador civil que posea licencia como piloto aviador de transporte, puede acreditar como tiempo de "vuelo solo" aquel en que él haya sido el único manipulador de los controles, aunque no se encuentre al mando de la aeronave.

Suspensión o anulación del certificado de capacidad o licencia de los pilotos aviadores civiles.

Art. 88.— Los certificados de capacidad o licencia de los

pilotos aviadores civiles pueden ser suspendidos o anulados por:

a)— Violación de cualquier disposición de la presente ley de navegación aérea civil o de cualquiera reglamentación sobre la misma.

b)— Descuido o falta de atención en el servicio.

c)— Malas condiciones físicas o cualquier demostración de incompetencia en el funcionamiento o reparación de la aeronave.

d)— Encontrarse bajo la influencia o usar, o tener en su persona bebidas intoxicantes, cocaína y otras drogas cuyo uso habitual es vicioso, estando de servicio.

e)— Negarse a mostrar su certificado de capacidad o licencia como tal piloto aviador, cuando debidamente se le pida.

f)— Violación de los reglamentos de tránsito aéreo.

g)— Hacer manifestaciones falsas en la solicitud de la certificación de capacidad o licencia como piloto, o cometer igual falsedad en cualquier informe de los exigidos por las autoridades competentes.

h)— Conducir pasajeros que estén evidentemente bajo la influencia de bebidas intoxicantes, cocaína u otras drogas cuyo uso habitual es vicioso.

i)— Pilotear aeronaves conduciendo más pasajeros que los autorizados en la matrícula de la aeronave. Se exceptúan los niños menores de dos años de edad, siempre que no exceda su peso de la carga útil máxima de la aeronave.

j)— Cometer cualquier acto relacionado con aeronaves que sea contrario a la seguridad o interés público, o perjudicial a la moral de los Pilotos o Mecánicos.

k)— Usar o mostrar su certificado de capacidad o licencia como pilotos aviadores civiles, con propósitos fraudulentos.

Reválida de certificados.

Art. 89.— Para revalidar en la República los pilotos aviadores extranjeros sus títulos de capacidad, deber someterse a las siguientes reglas:

a)— Presentar el carnet o título de capacidad, oficialmente expedido por un gobierno extranjero, o institución reconocida oficialmente por el mismo gobierno.

b)— Acompañar a dicho carnet, o título un certificado de haber volado por lo menos cincuenta horas, durante el año anterior, contado éste desde la fecha de la solicitud.

c)— Acompañar también un certificado del examen físico que se haya sufrido en el país a que se refiere el título, en fecha comprendida dentro de los seis meses anteriores a la fecha de la solicitud.

d)— Si se carece del certificado expresivo de las horas de vuelo a que se refiere el inciso b) de este artículo, los aviadores extranjeros serán sometidos a examen teórico y práctico en el cuerpo de aviación, para resolver, en vista del resultado, si se le concede o no el certificado de capacidad para volar con fines comerciales.

Art. 90.— Todos los aviadores que hayan cumplido los requisitos exigidos para certificados de capacidad y licencia, serán provistos a su costo, de un carnet, cuya forma y tamaño será reglamentada por el Secretario de Estado de lo Interior. Policía, Guerra y Marina.

Art. 91.— Toda infracción a cualquier disposición de esta ley, no comprendida en el capítulo IV de la misma, será castigada con multa de diez a cien pesos, sin perjuicio de las demás responsabilidades a que hubiere lugar.

Art. 92.— Queda derogada la ley número doscientos noventa y cuatro de fecha trece de febrero de mil novecientos treinta y dos.

DADA en la Sala de Sesiones del Palacio del Senado, en Ciudad Trujillo, Distrito de Santo Domingo, República Dominicana, a los diez días del mes de noviembre del año mil novecientos treinta y siete, año 94º de la Independencia y 75º de la Restauración.

Arturo Logroño,
Presidente interino.

Los Secretarios:
Dr. Lorenzo E. Brea.
Félix Ma. Nolasco.

DADA en la Sala de Sesiones de la Cámara de Diputados, en Ciudad Trujillo, D. S. D., República Dominicana, a los veintitrés días del mes de noviembre del año mil novecientos treinta y siete, año 94º de la Independencia y 75º de la Restauración.

El Presidente,
Arturo Pellerano Sardá.

Los Secretarios:
A. Font Bernard.
Dr. José E. Aybar.

GENERALISIMO RAFAEL LEONIDAS TRUJILLO MOLINA,
Presidente de la República Dominicana
BENEFACTOR DE LA PATRIA.

En ejercicio de la atribución que me confiere el artículo treinta y siete de la Constitución del Estado,

Promulgo la presente ley, y mando que sea publicada en la Gaceta Oficial, para su conocimiento y cumplimiento.

DADO en Ciudad Trujillo, capital de la República, a los veintitrés días del mes de noviembre del año mil novecientos treinta y siete.

RAFAEL L. TRUJILLO.

Aprobación de resolución del ayuntamiento de Barahona, por la cual se designa con el nombre de "Julia Molina" el parque principal de aquella ciudad.— G. O. No. 5107, del 22 de Diciembre de 1937.

EL CONGRESO NACIONAL,
En Nombre de la República.

NUMERO 1423.

VISTA la ley número cuarenta, del diez de diciembre de mil novecientos treinta, modificada por la ley número novecientos cincuenta, del once de julio de mil novecientos treinta y cinco, y con el voto favorable de mas de las dos terceras partes del número total de los miembros de cada Cámara,

HA DADO LA SIGUIENTE LEY:

UNICO:— Se aprueba la resolución del Ayuntamiento de Barahona de fecha diecinueve de octubre del año en curso, por la cual se designa con el nombre de JULIA MOLINA, el parque principal de aquella ciudad, la cual es del tenor siguiente:

"El Ayuntamiento de la Común de Barahona

CONSIDERANDO: Que el progreso que experimenta la ciudad de Barahona es debido primordialmente a la política renovadora y constructiva del Hon. Sr. Presidente de la República, Generalísimo Dr. Rafael Leonidas Trujillo M., Benefactor de la Patria, quien ha puesto a los ayuntamientos en condiciones de realizar obras de verdadera importancia;