

sabemos, hasta la fecha, de las relaciones de este nuevo organismo con el flamante Organó de Coordinación General Aeronáutica, cuyas omnímodas facultades parecen mermadas con la nueva Inspección. P.

Convenio relativo a la navegación aérea internacional.

En la Conferencia interaliada de Aeronáutica se ha propuesto el siguiente *Reglamento internacional de Aeronáutica*, que ya ha sido adoptado por las naciones aliadas:

CAPÍTULO PRIMERO. *Principios generales.*—Artículo 1.º Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía completa y exclusiva en el espacio aéreo sobre su territorio y aguas territoriales.

Art. 2.º Cada Estado contratante se presta a conceder en tiempo de paz libertad de paso inofensivo sobre su territorio y aguas territoriales, así como sobre el territorio y las aguas territoriales de sus colonias, a las aeronaves de los otros Estados contratantes, siempre que se observen las condiciones establecidas en este Convenio.

Todas las disposiciones dictadas por los Estados contratantes respecto a la admisión sobre su territorio de las aeronaves de los otros Estados contratantes, se aplicarán sin distinción de nacionalidad.

Art. 3.º Cada Estado contratante tiene derecho, por razones militares o en interés de la seguridad pública, a prohibir, bajo las penas establecidas por su legislación, y sin hacer a este respecto distinción sobre sus propias aeronaves y las de otros Estados contratantes, que las aeronaves de los Estados contratantes vuelen sobre ciertas zonas de su territorio.

Si ejercita este derecho, publicará y notificará de antemano a los otros Estados contratantes la situación y extensión de las zonas prohibidas.

Art. 4.º Toda aeronave que se encuentre sobre una zona prohibida, habrá de hacer, tan pronto como lo advierta, la señal de peligro y de aterrizar fuera de la zona prohibida tan cerca de ella como sea posible y tan pronto como sea posible en uno de los aeródromos del Estado sobre el cual esté volando ilegalmente.

CAPÍTULO 2.º *Nacionalidad de las aeronaves.*—Art. 5.º Ningún Estado contratante habrá de permitir, excepto por autorización oficial y temporal, el vuelo sobre su territorio de una aeronave que no posea la nacionalidad de un Estado contratante.

Art. 6.º Una aeronave tiene la nacionalidad del Estado en la matrícula del cual está inscrita.

Art. 7.º Una aeronave no será inscrita en la matrícula de uno de los Estados contratantes a menos de pertenecer completamente a nacionales de dicho Estado.

Una Compañía inscrita no podrá ser propietaria matriculada de una aeronave, a menos de poseer la nacionalidad del Estado en el cual la aeronave esté matriculada, y a menos que el Director o Presidente de la Compañía y por lo menos dos tercios de quienes la dirijan, sean de la misma nacionalidad, y de que la Compañía cumpla todas las demás condiciones que puedan establecer los preceptos legales de cada Estado.

Art. 8.º Una aeronave no puede ser válidamente matriculada en más de un Estado.

Art. 9.º Todos los meses, los Estados contratantes cambiarán entre sí y transmitirán a la Comisión Internacional para la Navegación Aérea, copias de matricu-

las y de cancelaciones de matrículas que se hayan asentado en sus registros oficiales durante el mes anterior.

Art. 10. Toda aeronave empleada en la navegación internacional llevará sus marcas de nacionalidad y matrícula, así como el nombre y residencia del propietario.

CAPÍTULO 3.º *Certificados de nacionalidad y competencia.*—Art. 11. Toda aeronave empleada en la navegación internacional deberá estar provista de un certificado de seguridad expedido o revalidado por el Estado cuya nacionalidad posea.

Art. 12. El oficial comandante, los pilotos, los mecánicos y los demás miembros de la tripulación activa de cada aeroplano, deberán estar provistos de certificados de competencia y de autorizaciones expedidas o revalidadas por el Estado cuya nacionalidad posea la aeronave.

Art. 13. Los certificados de seguridad y de competencia y las autorizaciones expedidas o revalidadas por el Estado cuya nacionalidad posea la aeronave, de acuerdo con las disposiciones establecidas en adelanté por la Comisión Internacional para la navegación aérea, se considerarán válidos por los otros Estados.

Cada Estado tiene derecho a rehusar el reconocer para vuelos dentro de los límites de su territorio y sobre él, certificados de competencia y autorizaciones concedidas a uno de sus nacionales por otro Estado contratante.

Art. 14. No se llevarán aparatos de radiotelegrafía sin una autorización especial expedida por el Estado cuya nacionalidad posea la aeronave. Tales aparatos no se usarán más que por miembros de la tripulación provistos de una autorización especial para ello.

Toda aeronave usada para el transporte público y capaz de llevar diez o más personas, será provista de aparatos de radiotelegrafía emisores y receptores cuando los métodos para el empleo de tales aparatos hayan sido determinados por la Comisión Internacional para la navegación aérea.

Esta Comisión podrá extender después la obligación de llevar aparatos de radiotelegrafía a todas las demás clases de aeronaves, en las condiciones y conforme a los métodos que pueda determinar.

CAPÍTULO 4.º *Admisión a la navegación aérea sobre territorio extranjero.*—Art. 15. Toda aeronave de un Estado contratante tiene derecho a cruzar otro Estado sin aterrizar. En este caso habrá de seguir la ruta fijada por el Estado sobre el cual tiene lugar el vuelo. Sin embargo, por razones de seguridad general, estará obligada a aterrizar si se lo requiere a ello por medio de señales fijadas.

Toda aeronave que pase de un Estado a otro, deberá aterrizar, si las disposiciones de este segundo Estado lo requieren, en uno de los aeródromos fijados por el segundo. Se notificará por los Estados contratantes a la Comisión Internacional para la navegación aérea, y por ésta a todos los Estados contratantes, cuáles sean estos aeródromos.

El establecimiento de vías aéreas internacionales estará sujeto al consentimiento de los Estados sobre los cuales los vuelos hubieran de tener lugar

Art. 16. Cada Estado contratante tendrá derecho de reservar a sus aeronaves nacionales el transporte retribuido de personas y mercancías entre dos puntos de su propio territorio.

Art. 17. Si un Estado contratante establece restricciones de la índole permitida por el artículo 16, sus aeronaves podrán ser sometidas a las mismas restricciones en cualquier otro Estado contratante, aun cuando dicho último Estado no imponga estas restricciones a otras aeronaves extranjeras

Las restricciones y reservas establecidas en el artículo 16 se publicarán inmediatamente y serán comunicadas a la Comisión Internacional para Navegación Aérea, la cual las notificará a los Estados interesados.

Art. 18. El paso o tránsito de cualquier aeronave, aterrizando o no, sobre o a través del territorio de cualquier Estado contratante, incluso las detenciones razonablemente necesarias a los efectos de dicho tránsito, no determinarán ningún embargo o detención por o para dicho Estado o cualquier persona de él, porque la construcción o el mecanismo de la aeronave constituyera infracción de alguna patente, plano o modelo debidamente concedido o inscripto en dicho Estado. Toda reclamación por infracción de esta índole, habrá de hacerse en debida forma en el país de origen de la aeronave.

CAPITULO 5.º *Reglas que han de observarse a la partida, al aterrizar y en curso.*

Art. 19. Toda aeronave empleada en navegación internacional habrá de estar provista:

- a) De un certificado de matrícula.
- b) De un certificado de seguridad.
- c) De certificados y autorizaciones del oficial comandante, de los pilotos y tripulación.
- d) Si lleva pasajeros, de una relación de sus nombres.
- e) Si lleva carga, de conocimiento y manifiesto de ella.
- f) De libros de navegación, conforme con el anejo C.
- g) Si está provista de telegrafía sin hilos, de la autorización especial prescrita por el artículo 14.

Art. 20. Los libros de a bordo habrán de conservarse durante dos años después del último asiento.

Art. 21. A la salida de una aeronave tendrán siempre las autoridades del país el derecho de visitarla y de verificar todos los documentos de que deba estar provista.

Art. 22. Al aterrizar una aeronave tendrán siempre las autoridades del país el derecho de visitarla y de verificar todos los documentos de que deba estar provista.

Art. 23. Toda persona a bordo de una aeronave se atenderá a las leyes y disposiciones del Estado en que se encuentre.

En el caso de vuelo realizado sin aterrizaje, de frontera a frontera, todas las personas a bordo se atenderán a las leyes y disposiciones del país sobre el cual se vuela y cuyo objeto sea asegurarse de que el pasaje es inofensivo.

Las relaciones jurídicas entre personas a bordo de una aeronave, en vuelo, se regirán por la ley de la nacionalidad de la aeronave.

En caso de delito o falta cometido por una persona contra otra a bordo de una aeronave en vuelo, la jurisdicción del Estado sobre el cual el vuelo tendrá lugar sólo será competente cuando el delito o la falta se cometa contra un nacional de dicho Estado y sea seguida de un aterrizaje en su territorio durante el mismo viaje.

El Estado sobre el cual se vuela tendrá jurisdicción:

1.º Respecto de toda infracción de sus leyes sobre seguridad pública y de sus leyes militares y fiscales.

2.º En caso de infracción de sus disposiciones respecto a la navegación aérea.

Art. 24. Las aeronaves de los Estados contratantes tendrán derecho a las mismas medidas de ayuda para aterrizar, especialmente en caso de situación difícil, que las aeronaves nacionales.

Respecto al salvamento de aeronaves naufragadas en el mar las reglas de los

diversos Estados contratantes respecto al salvamento de barcos se aplicarán en todo lo posible.

Art. 25. Todo aeródromo en un Estado contratante que, previo el pago de los derechos correspondientes, esté abierto al uso público por sus aeronaves nacionales, estará también abierto para todas las aeronaves de todos los demás Estados contratantes.

En todos estos aeródromos habrá una tarifa única de derechos por aterrizaje y tiempo de estancia, aplicable por igual a las aeronaves nacionales y extranjeras.

Art. 26. Cada Estado contratante se encarga de adoptar medidas para asegurar que toda aeronave que vuele sobre los límites de sus territorios, y que toda aeronave bajo su bandera, dondequiera que se halle, se atenderá a las reglas referentes a obediencia a las señales de aterrizaje. Impondrá sanción a cuantas personas no observen estas reglas.

CAPÍTULO 6.º *Transporte prohibido.*—Art. 27. Se prohíbe en la navegación internacional el transporte por aeronave de explosivos y armas y municiones de guerra. No se permitirá a ninguna aeronave extranjera transportar dichos artículos entre dos puntos cualesquiera del mismo Estado contratante.

Art. 28. Cada Estado podrá prohibir o regular el transporte o el uso de aparatos fotográficos. Cualesquiera disposiciones sobre ello se notificarán inmediatamente a la Comisión Internacional para la Navegación Aérea, la cual habrá de comunicar estos informes a todos los demás Estados contratantes.

Art. 29. Como medida de seguridad pública podrá someterse a restricciones por cada uno de los Estados contratantes, el transporte de objetos distintos de los mencionados en los artículos 27 y 28. Cualesquiera disposiciones sobre ello se notificarán inmediatamente a la Comisión Internacional para la Navegación Aérea, la cual habrá de comunicar estos informes a todos los demás Estados contratantes.

Art. 30. Todas las restricciones mencionadas en el artículo 29 se aplicarán por igual a las aeronaves nacionales y extranjeras.

CAPÍTULO 7.º *Aeronaves públicas.*—Se considerarán aeronaves públicas las siguientes:

- a) Las aeronaves militares.
- b) Las aeronaves exclusivamente empleadas al servicio del Estado, tales como correos, aduanas, policía. Toda otra aeronave será aeronave particular. Toda aeronave pública que no sea aeronave militar, de aduanas o de policía, será tratada como aeronave particular y como tal estará sujeta a todas las prescripciones del presente Convenio.

Art. 32. Toda aeronave mandada por una persona del ejército designada para ello, se considerará aeronave militar.

Art. 33. Ni el vuelo de una aeronave militar de un Estado contratante sobre el territorio de otro, ni su aterrizaje en dicho territorio, se permitirá sin autorización especial.

Concedida dicha autorización, la aeronave militar disfrutará, a falta de estipulación expresa, del privilegio de la exterritorialidad que consuetudinariamente se concede a buques de guerra extranjeros.

La aeronave militar que se vea obligada a aterrizar o que sea requerida o compelida a aterrizar, no adquirirá, por esta razón, el derecho de exterritorialidad.

Art. 34. Acuerdos entre Estado y Estado determinarán en qué casos puedan las aeronaves de policía y aduanas ser autorizadas a cruzar la frontera. En ningún caso tendrán derecho al privilegio de la exterritorialidad.

CAPÍTULO 8.º *Comisión internacional para la Navegación Aérea.*—Art. 35. Se instituirá bajo el nombre de Comisión Internacional para la Navegación Aérea, y como parte de la organización de la Sociedad de las Naciones, una Comisión permanente compuesta de:

Dos representantes de cada uno de los siguientes Estados: los Estados Unidos de América, Francia, Italia y Japón.

Un representante de la Gran Bretaña y uno de cada uno de los dominios británicos y de la India.

Un representante de cada uno de los otros Estados contratantes.

Cada uno de los cinco Estados primeramente nombrados (la Gran Bretaña, los dominios británicos y la India se cuentan a este efecto como un Estado), tendrá el menor número completo de votos que, multiplicado por ciento, dé un producto que exceda por lo menos en un voto del número total de votos de todos los otros Estados contratantes.

Todos los otros Estados, distintos de los cinco primeramente nombrados, tendrán cada uno un voto.

La Comisión Internacional para la Navegación Aérea determinará sus reglas de procedimiento y el lugar de su residencia permanente, pero será libre de reunirse en aquellos lugares en que lo estime conveniente. Su primera reunión tendrá lugar en París. Esta reunión será convocada por el Gobierno francés tan pronto como una mayoría de los Estados signatarios le haya notificado la ratificación del presente Convenio.

El cometido de esta Comisión será:

a) Recibir propuestas de o hacer propuestas a cualquiera de los Estados contratantes para la modificación o enmienda de las disposiciones del presente Convenio y notificar los cambios adoptados.

b) Cumplir el cometido que le asignan el presente artículo y los artículos 9, 13, 14, 15, 17, 28, 29 y 38 del presente Convenio.

c) Enmendar las disposiciones de los anejos técnicos.

d) Reunir y comunicar a los Estados contratantes toda clase de informaciones acerca de la navegación aérea internacional.

e) Reunir y comunicar a los Estados contratantes toda clase de informaciones acerca de telegrafía sin hilos, meteorología y ciencia médica que puedan ser de interés para la navegación aérea.

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

g) De emitir su opinión sobre cuestiones que los Estados puedan someterle para examen.

Toda modificación de las disposiciones de cualquiera de los anejos se llevará a efecto por la Comisión Internacional para la Navegación Aérea cuando dicha modificación haya sido aprobada por tres cuartas partes del total posible de votos, y será efectiva desde que haya sido notificada por la Comisión Internacional para la Navegación Aérea a todos los Estados contratantes.

Cualquier modificación que se proponga de los artículos del presente Convenio, será examinada por la Comisión Internacional para la Navegación Aérea, lo mismo si procede de uno de los Estados contratantes que de la Comisión Internacional para la Navegación Aérea. Los Estados contratantes no someterán a aprobación modificación de esta clase que no haya sido aprobada cuando menos por los dos tercios de todos los votos posibles que pudieran emitirse si todos los Estados estuvieran presentes.

Todas estas modificaciones de los artículos del Convenio (o de las disposiciones de los anejos) habrán de ser adoptadas formalmente por los Estados contratantes antes de resultar efectivos.

Los gastos de organización y funcionamiento de la Comisión Internacional para la Navegación Aérea se satisfarán por los Estados contratantes en proporción del número de votos de que dispongan.

Los gastos causados por el envío de delegaciones técnicas correrán a cargo de sus Estados respectivos.

CAPÍTULO 9.º *Disposiciones finales.*—Art. 36. Cada uno de los Estados contratantes se avienen a cooperar en todo lo posible a medidas internacionales relativas: a) A la reunión y distribución de información meteorológica, estadística, general y especial.

b) A la publicación de mapas de modelo aeronáuticos, y al establecimiento de un sistema uniforme de señales sobre el terreno para los vuelos.

c) Al uso de la telegrafía sin hilos en la navegación aérea, al establecimiento de las estaciones de telegrafía sin hilos necesarias y a la observancia de las disposiciones sobre telegrafía sin hilos internacional.

Art. 37. Las disposiciones generales sobre aduanas en relación con la navegación aérea internacional, son objeto de un arreglo especial.

Nada en el presente Convenio se habrá de interpretar en el sentido de impedir a los Estados contratantes el convenir, de conformidad con sus principios, acuerdos especiales entre Estado y Estado respecto a aduanas, policía, correos y otras materias de interés común en relación con la navegación aérea.

Art. 38. En caso de desacuerdo entre dos o más Estados respecto a la interpretación del presente Convenio, la cuestión controvertida será resuelta por el Tribunal permanente de Justicia Internacional a establecer por la Sociedad de las Naciones, y hasta su establecimiento por arbitraje.

Si las partes no se ponen de acuerdo sobre la elección de los árbitros, procederán como sigue:

Cada una de las partes designará un árbitro y los dos árbitros se reunirán para nombrar un tercero. Si los árbitros no pueden ponerse de acuerdo, las partes designarán cada una a un tercer Estado, y el tercer Estado así designado procederá a designar el tercer árbitro, bien por acuerdo, bien proponiendo cada uno un nombre y determinando después por suerte la elección de entre los dos.

En el caso de referirse al desacuerdo entre dos o más Estados contratantes a uno de los reglamentos técnicos anejos al presente Convenio, el punto controvertido se resolverá por resolución de la Comisión Internacional para la Navegación Aérea por mayoría de votos.

En el caso de que la controversia envuelva la cuestión de si se trata de la interpretación del Convenio o de la de las Reglas, la resolución final se adoptará por arbitraje, como se dispone en el párrafo primero de este artículo.

Art. 39. En caso de guerra, las disposiciones del presente Convenio no afectarán a la libertad de acción de los Estados contratantes, sean beligerantes o neutrales.

Art. 40. Completan las disposiciones de este Convenio los anejos correspondientes, que tienen la misma virtualidad y entran en vigor al propio tiempo que el Convenio mismo.

Art. 41. Los dominios británicos y la India se considerarán Estados a los efectos del presente Convenio. Se considerará que a los efectos del presente Convenio, los protectorados o territorios administrados por la Sociedad de las Naciones o

puestos bajo su control, forman parte del Estado protector o mandatario, lo mismo en lo que respecta a su territorio que en lo que respecta a sus nacionales.

Art. 42. El presente Convenio entrará en vigor entre cualesquiera de los Estados contratantes tan pronto como dichos Estados hayan canjeado ratificaciones, lo cual tendrá lugar dentro del plazo de un año. Las ratificaciones se depositarán en los archivos del Ministerio de Negocios Extranjeros de la república francesa.

Art. 43. Los Estados que no han tomado parte en la presente guerra serán admitidos a adherirse al presente Convenio por su simple declaración notificada al Ministerio de Negocios Extranjeros de la república francesa, el cual habrá de informar de tal adhesión a los Estados contratantes.

Art. 44. Cualquier Estado que haya tomado parte en la presente guerra, pero que no haya tomado parte en la negociación de este Convenio, podrá expresar el deseo de adherirse a este Convenio y podrá ser admitido a adherirse a él, si dicho Estado es miembro de la Sociedad de Naciones o, hasta 1.º de enero de 1923, por votación unánime de los Estados signatarios y adheridos, o después de 1.º de enero de 1923, por votación afirmativa que comprenda por lo menos tres cuartas partes del total posible de votos de los Estados signatarios y adheridos, pesando los votos de los diferentes Estados lo mismo que se dispone por el artículo 35 de este Convenio para la Comisión Internacional de Navegación Aérea.

El Ministerio de Negocios Extranjeros de la república francesa recibirá las peticiones de adhesión a este Convenio, en las condiciones establecidas por este artículo, las comunicará a los Estados contratantes y anunciará el resultado de la votación;

Art. 45. La denuncia del presente Convenio surtirá efecto sólo respecto al Estado que la haya notificado. La notificación no se hará antes de 1.º de enero de 1922 y la denuncia no surtirá efecto hasta por lo menos un año después de haberse hecho la notificación.

Las notificaciones mencionadas de este artículo se harán al Ministerio de Negocios Extranjeros de la república francesa, quien las comunicará a los Estados contratantes.

*
*
*

Unidos al Convenio hay varios anejos y apéndices que tratan de materias como la marca y matrícula de las aeronaves, la seguridad de los aparatos, los libros de a bordo y las reglas para el aire. Estas reglas se atienen en mucho a las de la navegación marítima. Por ejemplo: las luces que haya de llevar un aeroplano han de ser blancas a proa y a popa, y roja y verde a babor y estribor. Los dirigibles tienen todas estas luces dobles, mientras los globos libres llevan una luz única debajo de la barquilla. Los aparatos más pesados que el aire ceden el paso a los globos y dirigibles. Las reglas navales se aplican también a las aeronaves con propulsión propia que se encuentren—cada cual se vuelve hacia la derecha.

Se trata de las disposiciones para conceder certificados de piloto y lo mismo de las reglas para marcas internacionales y mapas locales, del carácter de las señales en tierra, de la reunión y distribución de informes meteorológicos y de aduanas.

Barnices para alas de aeroplanos.

Las condiciones que debe satisfacer un barniz para alas de aeroplanos son la de proporcionar rigidez e impermeabilidad a las telas, ser incombustible, no atacar a los tejidos y ser inalterable.

Estas condiciones las reúne el acetato de celulosa, aunque la elección de un disolvente adecuado ha dado lugar a problemas químicos interesantes, de los cuales

ha publicado una Memoria el capitán Guerin, Jefe del Laboratorio técnico aeronáutico de Chalais Meudon (París).

Primeramente se empleó como disolvente el tetracloreto ($C^2 H^2 Cl^4$), cuerpo de bajo precio que produce películas muy adherentes, flexibles y resistentes, pero que tuvo que ser desechado porque, bajo la acción de los rayos solares, se descompone, produciendo ácido clorhídrico que ataca a las telas y puede originar graves accidentes.

Prohibido el uso del tetracloreto en 1915, se recurrió a la acetona y al acetato de metilo como disolventes del acetato de celulosa. La acetona no puede ser empleada sola por ser demasiado volátil, por lo que se la mezcla con éter acetilacético o con alcohol bencílico, que es el mejor de los disolventes del acetato de celulosa, pero que puede contener residuos de cloro procedentes de su fabricación y atacar las telas, por lo cual se limita su empleo para barnizar los tejidos de lino, reservando el éter para los de seda y algodón.

Según esto, el barniz más recomendable es el acetato de celulosa disuelto en una mezcla de acetona con alcohol bencílico bien purificado, o con éter acetilacético.

En caso de no poderse emplear la acetona, por escasear este producto, se la puede sustituir por acetato de metilo o por una mezcla de estas substancias con alcohol metílico, obtenido por la eterificación directa de los metilenos brutos.

En el último año de guerra hubo que sustituir el acetato de metilo por una mezcla a partes iguales de acetatos de metilo y de etilo disueltos en alcohol etílico y bencina; sustitución que tuvo por objeto economizar el gasto de compuestos metílicos que eran necesarios para la fabricación en gran escala de gases asfixiantes.

††

Empleo de hélices lacadas.

En Boulogne-sur-Seine se ha montado una fábrica para el lacado de hélices aéreas, según el procedimiento usado en China y Japón.

Para este objeto se ha hecho venir de la Indochina a un especialista en lacado de maderas.

Las hélices lacadas han dado excelente resultado en los ensayos a que se les ha sometido en el Laboratorio Aerodinámico de Chalais-Mendon, aunque su coste resulta más elevado que en los ordinarios.

††

REVISTA MILITAR

Abuso de utilización de los automóviles militares.

En vista de que frecuentemente, los automóviles militares rápidos franceses, puestos a disposición de personalidades lo mismo del país que extranjeras, se habían empleado en servicios que no tienen relación con el de interés general, y con el fin de reaccionar contra esta tendencia, cuyo resultado es indisponer la opinión pública, dando lugar a críticas por los abusos realizados, el Ministro de la Guerra de Francia, en circular 7.497 de 26 de mayo de 1919, recordó:

1.º Que está rigurosamente prohibido el acceso a los automóviles militares, a toda mujer; excepción hecha de las enfermeras de uniforme y en el ejercicio de sus funciones.