

ÍNDICE

BOLETÍN OFICIAL

DE LA

Dirección General de Aeronáutica
Civil

(Ministerio de Comunicaciones)



Ediciones HERALDO DEPORTIVO

Abascal, 36. - Madrid

Biblioteca Nacional de España

ÍNDICE

INFORMACION NACIONAL.—*Asuntos generales, política aérea, organización y Reglamentos generales.*—Comunicación del Ministro de España en Varsovia.—Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, ultimado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, como consecuencia de la Conferencia internacional de Derecho privado aéreo. (*Gaceta* del 21 de agosto.)—Orden circular disponiendo quede constituida, en la forma que se determina, la Comisión interministerial encargada de elevar al Gobierno un informe sobre los fines y medios de la Aviación en España. (*Gaceta* del 3 de octubre.)—Orden disponiendo que D. Mariano de las Peñas y Mesqui asista oficialmente a las reuniones del Comité Internationale Technique d'Experts Juridiques Aériens que se celebrará, en París, a partir del 19 de los corrientes. (*Gaceta* del 9 de octubre.)—Orden confiriendo una comisión del servicio, de dos meses de duración, a los pilotos D. José Melendreras Sierra y D. Manuel Negrón Cuevas. (*Gaceta* del 14 de octubre.)—Orden disponiendo que el Capitán de Navío D. Ramón Fontenla y Maristany sea substituido en la Comisión interministerial encargada de elevar al Gobierno su informe sobre los medios de la Aviación en España, y como representante del Estado Mayor de la Armada, por el Capitán de Fragata D. Ramón Agacino y Armas. (*Gaceta* del 18 de octubre.)—Orden circular disponiendo que la Comisión interministerial encargada de elevar al Gobierno un informe sobre los fines y medios de la Aviación en España, se considere ampliada por D. Arturo González Gil, Ingeniero, y D. Enrique Messeguer y Marín, en representación de las entidades que se indican. (*Gaceta* del 22 de octubre.)—Orden circular aprobando los pliegos de condiciones técnicas y legales, que se insertan, y que han de regir en la subasta para la adquisición de 17.500 metros de tela de hilo crudillo para aeroplanos. (*Gaceta* del 28 de octubre.)

SECCION 1.ª — *Aeropuertos y servicios auxiliares de la navegación aérea.*—Datos y croquis del aeropuerto de Málaga.

SECCION 2.ª—*Registro de matriculación, personal navegante, inspección de personal y material, seguros, estadística y servicio médico.*—Ordenes concediendo a

D. Francisco Coterillo Llano y D. Juan Pruneda Cornago las subvenciones de 8.000 y 4.800 pesetas, respectivamente, para los fines que se expresan. (*Gaceta* del 9 de octubre.)—Matriculas de aeronaves concedidas durante el mes de octubre.—Matriculas (provisionales) de prueba concedidas durante el mes de octubre.—Relación de los títulos de piloto aviador y licencias de aptitud expedidas durante el mes de octubre.—Licencias de aptitud para turismo concedidas a pilotos militares durante el mes de octubre.

SECCION 3.ª — *Industrias aeronáuticas, Laboratorios, Escuelas especiales.*—Orden disponiendo sean designados como alumnos de la Escuela Superior Aero-técnica los opositores que figuran en la relación que se inserta. (*Gaceta* del 4 de octubre.)—Orden disponiendo que la asignatura de Mecánica general que figura en el segundo año de la carrera de Ingenieros aeronáuticos, pase a formar parte de los estudios del primer año. (*Gaceta* del 23 de octubre.)

SECCION 4.ª—*Tráfico, policía y jurisdicción aérea.*—Orden asignando las dietas que se indican al personal que ha de integrar las Comisiones gestora y liquidadora de la Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas, S. A. (*Gaceta* del 1 de octubre.)—Línea aérea Barcelona-Seo de Urgel.—Movimiento del tráfico de la línea aérea Madrid-Barcelona, Barcelona-Madrid en el mes de octubre de 1931, en explotación por la Comisión Gestora de Incautación de Líneas Aéreas Subvencionadas. — Clasificación por nacionalidades y sexos de los pasajeros transportados por la Comisión Gestora de Incautación de Líneas Aéreas Subvencionadas en la línea aérea Madrid-Barcelona, Barcelona-Madrid durante el mes de octubre de 1931.—Movimiento del tráfico de la línea aérea Madrid-Sevilla, Sevilla-Madrid en el mes de octubre de 1931, en explotación por la Comisión Gestora de Incautación de Líneas Aéreas Subvencionadas.—Clasificación por nacionalidades y sexos de los pasajeros transportados por la Comisión Gestora de Incautación de Líneas Aéreas Subvencionadas en la línea aérea Madrid-Sevilla, Sevilla-Madrid durante el mes de octubre de 1931.—Resumen del movimiento del tráfico en las distintas líneas aéreas españolas en el mes de octubre de 1931.—Resumen de

los pasajeros transportados por las distintas líneas aéreas españolas, clasificados por nacionalidades y sexos, en el mes de octubre de 1931.—Servicios prestados por los pilotos de las distintas líneas aéreas españolas en el mes de octubre de 1931.—Movimiento del tráfico en los aeropuertos nacionales durante el tercer trimestre de 1931.

INFORMACION EXTRANJERA.—Nota del Gobierno japonés relativa a la navegación aérea sobre dicho

país.—Nota del Gobierno de Estonia sobre los aviones extranjeros que vuelen sobre su territorio.—Noticia sobre la base de hidros de Tallinn (Estonia).—Resumen de la información de la Commission Internationale de Navigation Aérienne (C. I. N. A.) en sus "Bulletins de Renseignements" durante el mes de octubre de 1931.—Derecho internacional.—Derecho aéreo interno.—Información. (Aviso a los navegantes aéreos.)

SECTION 1.—Aviación de transporte aéreo.—Orden de la Comisión Gestora de la Aviación en España, por la que se declara que el transporte aéreo de pasajeros y mercancías, en el mes de octubre de 1931, se ha efectuado en las líneas aéreas españolas, clasificadas por nacionalidades y sexos, en el mes de octubre de 1931. (Gaceta del 1 de octubre.)

SECTION 2.—Aviación de transporte aéreo.—Orden de la Comisión Gestora de la Aviación en España, por la que se declara que el transporte aéreo de pasajeros y mercancías, en el mes de octubre de 1931, se ha efectuado en las líneas aéreas españolas, clasificadas por nacionalidades y sexos, en el mes de octubre de 1931. (Gaceta del 1 de octubre.)

SECTION 3.—Aviación de transporte aéreo.—Orden de la Comisión Gestora de la Aviación en España, por la que se declara que el transporte aéreo de pasajeros y mercancías, en el mes de octubre de 1931, se ha efectuado en las líneas aéreas españolas, clasificadas por nacionalidades y sexos, en el mes de octubre de 1931. (Gaceta del 1 de octubre.)

SECTION 4.—Aviación de transporte aéreo.—Orden de la Comisión Gestora de la Aviación en España, por la que se declara que el transporte aéreo de pasajeros y mercancías, en el mes de octubre de 1931, se ha efectuado en las líneas aéreas españolas, clasificadas por nacionalidades y sexos, en el mes de octubre de 1931. (Gaceta del 1 de octubre.)

INFORMACIÓN NACIONAL

Asuntos generales, política aérea, organización y Reglamentos generales

Comunicación del Ministro de España en Varsovia

El Ministro de España en Varsovia, con despacho núm. 66 del 2 de abril, remite a este Ministerio copia del acta del depósito de la ratificación por España del Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al transporte

aéreo internacional, añadiendo que, según le manifestó el Subjefe de la Sección de Tratados, España ha sido la primera nación que ha hecho tal depósito.

Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, ultimado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, como consecuencia de la Conferencia internacional de Derecho privado aéreo

El Presidente del Imperio alemán; el Presidente federal de la República de Austria; Su Majestad el Rey de los Belgas; el Presidente de los Estados Unidos del Brasil; Su Majestad el Rey de los Búlgaros; el Presidente de la República Checoslovaca; el Presidente del Gobierno nacionalista de la República de China; Su Majestad el Rey de Dinamarca e Islandia; Su Majestad el Rey de Egipto; Su Majestad el Rey de España; el Jefe de Estado de la República de Estonia; el Presidente de la República de Finlandia; el Presidente de la República francesa; Su Majestad el Rey de la Gran Bretaña, de Irlanda y de los territorios británicos y ultramarinos, Emperador de las Indias; el Presidente de la República Helénica; Su Alteza Serenísima el Regente del Reino de Hungría; Su Majestad el Rey de Italia; Su Majestad

el Emperador del Japón; el Presidente de la República de Letonia; Su Alteza Real la Gran Duquesa de Luxemburgo; el Presidente de los Estados Unidos de México; Su Majestad el Rey de Noruega; Su Majestad la Reina de los Países Bajos; el Presidente de la República de Polonia; Su Majestad el Rey de Rumania; Su Majestad el Rey de Suecia; el Consejo Federal Suizo; el Comité Central Ejecutivo de la Unión de las Repúblicas Soviéticas Socialistas; el Presidente de los Estados Unidos de Venezuela; Su Majestad el Rey de Yugoslavia; habiendo reconocido la utilidad de arreglar de una manera uniforme las condiciones del transporte aéreo internacional en lo que concierne a los documentos utilizados para dicho transporte y a la responsabilidad del porteador,

Han nombrado al efecto sus Plenipotencia-

rios respectivos, los cuales, debidamente autorizados, han concertado y firmado el Convenio siguiente:

CAPITULO PRIMERO

Objeto.—Definiciones

Artículo 1.º (1) El presente Convenio se aplica a todo transporte internacional de personas, equipajes o mercancías efectuado, contra remuneración, en aeronave. Se aplica igualmente a los transportes gratuitos efectuados en aeronave por una Empresa de transportes aéreos.

(2) Se califica como "transporte internacional" en el sentido del presente Convenio, todo transporte en el cual, con arreglo a las estipulaciones de las Partes, el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción de transporte o trasbordo, estén situados ya en el territorio de dos Altas Partes Contratantes, ya en el territorio de una sola Alta Parte Contratante, con tal de que se prevea una escala intermedia, bien en territorio sometido a la soberanía, jurisdicción, mandato o autoridad de cualquier otra Potencia, aunque no sea Contratante. El transporte sin la susodicha escala entre territorios sometidos a la soberanía, jurisdicción, mandato o autoridad de la misma Alta Parte Contratante no se considerará como internacional en el sentido del presente Convenio.

(3) El transporte que haya de ejecutarse por varios porteadores por vía aérea, sucesivamente se considerará para la aplicación de este Convenio como transporte único cuando haya sido considerado por las Partes como una sola operación, bien que haya sido ultimado por medio de un solo contrato o por una serie de contratos, y no perderá su carácter internacional por el hecho de que un solo contrato o una serie de ellos deban ejecutarse íntegramente dentro de un territorio reducido a la soberanía, jurisdicción, mandato o autoridad de una misma Alta Parte Contratante.

Art. 2.º (1) Este Convenio se aplicará a los transportes efectuados por el Estado o las

demás personas jurídicas de Derecho público, en las condiciones señaladas en el art. 1.º

(2) Quedan exceptuados de la aplicación del presente Convenio los transportes efectuados con arreglo a lo establecido en los Convenios postales internacionales.

CAPITULO II

Títulos de transporte

SECCIÓN PRIMERA

Billete de pasaje

Art. 3.º (1) En el transporte de viajeros el porteador está obligado a expedir un billete de pasaje que deberá contener las indicaciones siguientes:

- a) Lugar y fecha de la emisión.
- b) Puntos de partida y de destino.
- c) Las paradas previstas, bajo reserva de la facultad para el porteador de estipular que podrá modificarlas en caso de necesidad y sin que dicha modificación pueda hacer perder al transporte su carácter internacional.
- d) El nombre y la dirección del porteador o de los porteadores.

e) Indicación de que el transporte está sometido al régimen de responsabilidad establecido por el presente Convenio.

(2) La falta, irregularidad o pérdida del billete no afectará ni a la existencia ni a la validez del contrato del transporte, que no dejará por ello de estar sometido a las reglas del presente Convenio. Sin embargo, si el porteador admite al viajero sin que se le haya expedido un billete de pasaje, no tendrá derecho a prevalerse de las disposiciones de este Convenio que excluyan o limiten su responsabilidad.

SECCIÓN II

Talón de equipajes

Art. 4.º (1) Para el transporte de equipajes que no sean objetos menudos personales que

el viajero conserva bajo su custodia, el porteador está obligado a expedir un talón de equipajes.

(2) El talón de equipajes estará constituido por dos ejemplares: uno para el viajero y otro para el porteador.

(3) Deberá contener las indicaciones siguientes:

- a) Lugar y fecha de la emisión.
- b) Puntos de partida y de destino.
- c) Nombre y dirección del porteador o de los porteadores.
- d) Número del billete del pasaje.
- e) Indicación de que la entrega de los equipajes se hará al portador del talón.
- f) Número y peso de las mercancías.
- g) Importe del valor declarado conforme al artículo 22, párrafo segundo.
- h) Indicación de que el transporte queda sometido al régimen de responsabilidad establecido por el presente Convenio.

(4) La falta, irregularidad o pérdida del talón no afecta a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que no dejará por ello de estar sometido a las reglas del presente Convenio. Sin embargo, si el porteador acepta los equipajes sin expedir un talón o si el talón no contiene las indicaciones señaladas en las letras d), f) y h), el porteador no tendrá derecho a prevalerse de las disposiciones de este Convenio, que excluyan o limiten su responsabilidad.

SECCIÓN III

Carta de porte aéreo

Art. 5.º (1) Todo porteador de mercancías tiene derecho a pedir al expedidor la relación y entrega de un documento titulado "carta de porte aéreo"; todo expedidor tiene el derecho de pedir al porteador la aceptación de dicho documento.

(2) Sin embargo, la falta, irregularidad o pérdida de dicho título no afecta a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que

no dejará por ello de estar sometido a las reglas del presente Convenio, a reserva de las disposiciones del artículo 9.º

Art. 6.º (1) La carta de porte aéreo se entenderá por el expedidor en tres ejemplares originales y se entregará con la mercancía.

(2) El primer ejemplar llevará la indicación "para el porteador"; será firmado por el expedidor. El segundo ejemplar llevará la indicación "para el destinatario"; será firmado por el expedidor y el porteador y acompañará a la mercancía. El tercer ejemplar será firmado por el porteador y remitido por éste al expedidor, previa la aceptación de la mercancía.

(3) La firma del porteador deberá ser estampada desde el momento de la aceptación de la mercancía.

(4) La firma del porteador podrá ser reemplazada por un sello; la del expedidor podrá ser impresa o reemplazada por un sello.

(5) Si, a petición del expedidor, el porteador extendiere la carta de porte aéreo, se considerará, salvo prueba en contrario, como obrando por cuenta del expedidor.

Art. 7.º El porteador de mercancías tiene derecho a solicitar del expedidor la extensión de cartas de porte aéreo diferentes cuando hubiere diversos bultos.

Art. 8.º La carta de porte aéreo deberá contener las indicaciones siguientes:

a) El lugar donde ha sido extendido el documento y la fecha de su extensión.

b) Los puntos de partida y de destino.

c) Las detenciones previstas, con reserva de la facultad para el porteador, de estipular que podrá modificarlas en caso de necesidad y sin que dicha modificación pueda hacer perder al transporte su carácter internacional.

d) El nombre y dirección del expedidor.

e) El nombre y dirección del primer porteador.

f) El nombre y dirección del destinatario, si ha lugar.

g) La naturaleza de la mercancía.

h) El número, forma de embalaje, marcas particulares o números de los bultos.

i) El peso, cantidad, volumen o dimensiones de la mercancía.

j) El estado aparente de la mercancía y del embalaje.

k) El precio del transporte, y si se ha estipulado, la fecha y el lugar de pago y la persona que deba pagar.

l) Si el envío se hiciera contra reembolso, el precio de las mercancías y, eventualmente, el importe de los gastos.

m) El importe del valor declarado conforme al art. 22, párrafo segundo.

n) El número de ejemplares de la carta de porte aéreo.

o) Los documentos facilitados al porteador que acompañen a la carta de porte aéreo.

p) El plazo de transporte e indicación sumaria de la vía que haya de seguir, si han sido estipulados.

q) La indicación de que el transporte queda sometido al régimen de la responsabilidad señalado por el presente Convenio.

Art. 9.º Si el porteador aceptare mercancías sin que le haya sido entregada una carta de porte aéreo, o si ésta no contuviere todas las indicaciones señaladas en el art. 8.º, a) e i), inclusive, y q), el porteador no tendrá derecho a prevalerse de las disposiciones de este Convenio, que excluyan o limiten su responsabilidad.

Art. 10. (1) El expedidor es responsable de la exactitud de las indicaciones y declaraciones concernientes a la mercancía que inscriba en la carta del porte aéreo.

(2) Quedará a su cargo la responsabilidad de todo daño sufrido por el porteador o cualquiera otra persona en virtud de sus indicaciones y declaraciones irregulares, inexactas o incompletas.

Art. 11. (1) La carta de porte aéreo hace fe, salvo prueba en contrario, de la ultimación del contrato, del recibo de la mercancía y de las condiciones del transporte.

(2) Las indicaciones de la carta de porte aéreo, relativas al peso, dimensiones y embalaje de la mercancía, así como al número de los bultos, hacen fe, salvo prueba en contrario; las

relativas a la cantidad, volumen y estado de la mercancía no constituirán prueba contra el porteador, sino en tanto que la comprobación haya sido hecha por él en presencia del expedidor, y hecha constar en la carta de porte aéreo, o que se trate de indicaciones relativas al estado aparente de la mercancía.

Art. 12. (1) El expedidor tiene derecho, con condición de cumplir todas las obligaciones resultantes del contrato de transportes, a disponer de la mercancía, ya retirándola en el aeródromo de salida o de destino, ya deteniéndola en curso de ruta en caso de aterrizaje, ya entregándola en el lugar del destino o en curso de ruta a persona distinta del destinatario indicado en la carta de porte aéreo, ya pidiendo su vuelta al aeródromo de partida, con tal de que el ejercicio de este derecho no perjudique al porteador ni a los otros expedidores, y con la obligación de reembolsar los gastos que de ello resulten.

(2) En el caso de que la ejecución de las órdenes del expedidor sea imposible, el porteador deberá avisárselo inmediatamente.

(3) Si el porteador se conformare a las órdenes de disposición del expedidor, sin exigirle la exhibición del ejemplar de la carta de porte aéreo entregada a éste, será responsable, salvo recurso contra el expedidor, del perjuicio que pudiere resultar por este hecho a quien se encuentre regularmente en posesión de la carta de porte aéreo.

(4) El derecho del expedidor cesará en el momento en que comience el del destinatario, conforme el art. 13 que sigue a continuación. Sin embargo, si el destinatario rehusare la carta de porte o la mercancía, o si no fuere hallado, el expedidor recobrará su derecho de disposición.

Art. 13. (1) Salvo en los casos indicados en el artículo precedente, el destinatario tiene derecho, desde la llegada de la mercancía al punto de destino, a solicitar del porteador que le remita la carta del porte aéreo y le entregue la mercancía contra el pago del importe de los créditos y el cumplimiento de las condiciones

de transporte indicadas en la carta de porte aéreo.

(2) Salvo estipulación en contrario, el porteador deberá avisar al destinatario a la llegada de la mercancía.

(3) Si se reconociere por el porteador que la mercancía ha sufrido extravío o si, a la expiración de un plazo de siete días, a partir del que hubiera debido llegar, la mercancía no hubiere llegado, el destinatario queda autorizado a hacer valer con relación al porteador los derechos resultantes del contrato de transporte.

Art. 14. El expedidor y el destinatario podrán hacer valer todos los derechos que les conceden, respectivamente, los artículos 12 y 13, cada uno en su propio nombre, ya se trate de su propio interés o del interés de un tercero, a condición de ejecutar la obligación que el contrato imponga.

Art. 15. (1) Los artículos 12, 13 y 14 no perjudicarán de manera alguna a las relaciones del expedidor y del destinatario entre sí, ni a las relaciones de terceros cuyos derechos provengan, ya del porteador, ya del destinatario.

(2) Toda cláusula que derogue las estipulaciones de los artículos 12, 13 y 14 deberá consignarse en la carta de porte aéreo.

Art. 16. (1) El expedidor está obligado a suministrar los informes y de unir a la carta de porte aéreo los documentos que, con anterioridad a la entrega de la mercancía al destinatario, sean necesarios para el cumplimiento de las formalidades de Aduana, Consumos o Policía. El expedidor es responsable ante el porteador de todos los perjuicios que pudieran resultar de la falta, insuficiencia e irregularidad de dichos informes y documentos, salvo en el caso de que la falta sea imputable al porteador o a sus encargados.

(2) El porteador no está obligado a examinar si dichos informes y documentos son exactos o suficientes.

CAPITULO III

Responsabilidad del porteador

Art. 17. El porteador es responsable del

daño ocasionado, que en caso de muerte, herida o cualquiera otra lesión corporal sufrida por cualquier viajero, cuando el accidente que ha causado el daño se haya producido a bordo de la aeronave o en el curso de todas las operaciones de embarque y desembarque.

Art. 18. (1) El porteador es responsable del daño ocasionado en caso de destrucción, pérdida o avería de equipajes facturados o de mercancías, cuando el hecho que ha causado el daño se produzca durante el transporte aéreo.

(2) El transporte aéreo, con arreglo al sentido del párrafo precedente, comprenderá el período durante el cual los equipajes o mercancías se hallen bajo la custodia del porteador, sea en un aeródromo o a bordo de una aeronave o en un lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo.

(3) El período del transporte aéreo no comprende ningún transporte terrestre, marítimo o fluvial efectuado fuera de un aeródromo. Sin embargo, cuando dicho transporte se efectuare en ejecución del contrato de transporte aéreo para fines de carga, entrega o transbordo, todo daño se presumirá, salvo prueba en contrario, como resultante de un hecho acaecido durante el transporte aéreo.

Art. 19. El porteador es responsable del daño ocasionado por retrasos en el transporte aéreo de viajeros, mercancías o equipajes.

Art. 20. (1) El porteador no será responsable si prueba que él y sus comisionados han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fué imposible tomarlas.

(2) En el transporte de mercancías y equipajes, el porteador no será responsable, si prueba que el daño proviene de falta de pilotaje, de conducción de la aeronave o de navegación, y que, en todos los demás aspectos, él y sus agentes han tomado todas las medidas necesarias para evitar el daño.

Art. 21. (1) En el caso de que el porteador probare que la persona lesionada ha sido causante del daño o ha contribuido al mismo, el Tribunal podrá, con arreglo a las disposiciones

de su propia ley, descartar o atenuar la responsabilidad del porteador.

Art. 22. (1) En el transporte de personas, la responsabilidad del porteador, con relación a cada viajero, se limitará a la suma de ciento veinticinco mil francos. En el caso en que, con arreglo a la ley del Tribunal que entiende en el asunto, la indemnización pudiere fijarse en forma de renta, el capital de la renta no podrá sobrepasar este límite. Sin embargo, por Convenio especial con el porteador, el viajero podrá fijar un límite de responsabilidad más elevado.

(2) En el transcurso de equipajes facturados y de mercancías, la responsabilidad del porteador se limitará a la suma de doscientos cincuenta francos por kilogramo, salvo declaración especial de interés en el envío hecho por el expedidor en el momento de la entrega de la mercancía al porteador y mediante el pago de una tasa suplementaria eventual. En este caso, el porteador estará obligado a pagar hasta el importe de la suma declarada, a menos que pruebe que es superior al interés real del expedidor en la entrega.

(3) En lo que concierne a los objetos cuya custodia conserve el viajero, la responsabilidad del porteador se limitará a cinco mil francos por viajero.

(4) Las sumas más arriba indicadas no se considerarán como refiriéndose al franco francés integrado por sesenta y cinco miligramos y medio de oro con la ley de novecientas milésimas de fino. Podrá convertirse en cada moneda nacional en números redondos.

Art. 23. Toda cláusula que tienda a exonerar de su responsabilidad al porteador o a señalar un límite inferior al que se fija en el presente Convenio será nula y de ningún efecto, pero la nulidad de dicha cláusula no implica la nulidad del contrato, que permanecerá sometido a las disposiciones del presente Convenio.

Art. 24. (1) En los casos previstos en los artículos 18 y 19 toda acción de responsabilidad no podrá ser ejercida, cualquiera que sea su tí-

tulo, sino dentro de las condiciones y límites señalados en el presente Convenio.

(2) En los casos previstos en el art. 17, se aplicarán igualmente las disposiciones del párrafo anterior, sin perjuicio de la determinación de las personas que tengan derecho a obrar y de sus respectivos derechos.

Art. 25. (1) El porteador no tendrá derecho a prevalerse de las disposiciones del presente Convenio que excluyen o limitan su responsabilidad, si el daño proviene por su dolo o de faltas que con arreglo a la ley del Tribunal que entiende en el asunto, se consideren como equivalente a dolo.

(2) Les será igualmente rehusado este derecho si el daño ha sido causado en las mismas condiciones por uno de sus agentes obrando en el ejercicio de sus funciones.

Art. 26. (1) El recibo del equipaje y mercancías sin protesta por parte del destinatario constituirá presunción, salvo prueba en contrario de que las mercancías han sido entregadas en buen estado y conforme al contrato de transporte.

(2) En caso de avería, el destinatario deberá dirigir al porteador una protesta inmediatamente después de descubierta la avería y, a más tardar, dentro de un plazo de tres días para el equipaje y de siete días para las mercancías, a partir de su recibo. En caso de retraso, la protesta deberá hacerse a más tardar dentro de los catorce días, a partir de aquel en que el equipaje o mercancía fueren puestos a su disposición.

(3) Toda protesta deberá hacerse por reserva consignada en el documento de transporte o por otro escrito expedido dentro del plazo previsto para dicha protesta.

(4) A falta de protesta, dentro de los plazos establecidos, todas las acciones contra el porteador serán inadmisibles, salvo en el caso de fraude de éste.

Art. 27. En caso de fallecimiento del deudor, la acción de responsabilidad, dentro de los límites previstos por el presente Convenio, se ejercerá contra sus causahabientes.

Art. 28. (1) La acción de responsabilidad deberá suscitarse, a elección del demandante, en el territorio de una de las Altas Partes Contratantes, ya ante el Tribunal del domicilio del porteador, del domicilio principal de su explotación o del lugar donde posea un establecimiento por cuyo conducto haya sido ultimado el contrato, ya ante el Tribunal del lugar de destino.

(2) El procedimiento se regulará por la ley del Tribunal que entiende en el asunto.

Art. 29. (1) La acción de responsabilidad deberá intentarse, bajo pena de caducidad, dentro del plazo de dos años, a partir de la llegada a su destino o del día en que la aeronave hubiere debido llegar o de la detención del transporte.

(2) La forma de efectuar el cálculo del plazo se determinará por la ley del Tribunal que entiende en el asunto.

Art. 30. (1) En los casos de transporte regulados por la definición del tercer párrafo del artículo 1.º, que haya de ser ejecutado por diversos portadores sucesivos, cada porteador que acepte viajeros, equipajes o mercancías se someterá a las reglas establecidas por dicho Convenio y se considerará como una de las Partes contratantes del contrato de transporte, con tal de que dicho contrato haga referencia a la parte del transporte efectuado bajo su control.

(2) En el caso de que se trate de un transporte de tal índole, el viajero o sus causahabientes no podrán recurrir sino contra el porteador que haya efectuado el transporte en el curso del cual se hubiere producido el accidente o el retraso, salvo en el caso en que, por estipulación expresa, el primer porteador haya asegurado la responsabilidad para todo el viaje.

(3) Si se trata de equipaje o mercancías, el expedidor tendrá recurso contra el primer porteador y el destinatario que tenga derecho a la entrega contra el último, y uno y otro podrán además proceder contra el porteador que hubiere efectuado el transporte en el curso del cual se hayan producido la destrucción, pérdida, avería o retraso. Dichos portadores serán solidariamente responsables ante el expedidor y el destinatario.

CAPITULO IV

Disposiciones relativas a los transportes combinados

Art. 31. (1) En el caso de transportes combinados efectuados en parte por el aire y en parte por cualquier otro medio de transporte, las estipulaciones del presente Convenio no se aplicarán más que al transporte aéreo y si éste responde a las condiciones del art. 1.º

(2) Nada en el presente Convenio impide a las Partes, en el caso de transportes combinados, insertar en el documento de transporte aéreo condiciones referentes a otros medios de transporte, a condición de que las estipulaciones del presente Convenio sean respetadas en lo que concierne al transporte por el aire.

CAPITULO V

Disposiciones generales y finales

Art. 32. (1) Serán nulas todas las cláusulas del contrato de transporte y todos los Convenios particulares anteriores al daño por medio de los cuales las Partes derogasen las reglas del presente Convenio, ya por determinación de la ley aplicable, ya por una modificación de las reglas de competencia. Sin embargo, en el transporte de mercancías se admitirán las cláusulas de arbitraje, dentro de los límites del presente Convenio, cuando el arbitraje deba efectuarse en lugares de la competencia de los Tribunales previstos en el art. 28, párrafo primero.

Art. 33. Nada en el presente Convenio podrá impedir al porteador rehusar la conclusión de un contrato de transporte o de formular reglamentos que no estén en contradicción con las disposiciones del presente Convenio.

Art. 34. El presente Convenio no se aplicará a los transportes aéreos internacionales ejecutados a título de primeros ensayos por Empresas de navegación aérea con vistas al establecimiento de líneas regulares de navegación

aérea ni a los transportes efectuados en circunstancias extraordinarias fuera de toda operación normal de la explotación aérea.

Art. 35. Cuando en el presente Convenio se emplea la palabra "días", se trata de días corrientes y no de días laborables.

Art. 36. El presente Convenio está redactado en francés en un solo ejemplar, que quedará depositado en los archivos del Ministerio de Negocios Extranjeros de Polonia, y del que se remitirán copias certificadas conformes por intermedio del Gobierno polaco a los Gobiernos de cada una de las Altas Partes Contratantes.

Art. 37. (1) El presente Convenio será ratificado. Los instrumentos de ratificación se depositarán en los archivos del Ministerio de Negocios Extranjeros de Polonia, el cual notificará dicho depósito a los Gobiernos de cada una de las Altas Partes Contratantes.

(2) Cuando el presente Convenio haya sido ratificado por cinco de las Altas Partes Contratantes, entrará en vigor, entre ellas, al nonagésimo día después del depósito de la quinta ratificación. Ulteriormente entrará en vigor entre las Altas Partes Contratantes que lo hubieren ratificado y la Alta Parte Contratante que deposite su instrumento de ratificación el nonagésimo día a contar de su depósito.

(3) Corresponde al Gobierno de la República de Polonia notificar a los Gobiernos de cada una de las Altas Partes Contratantes la fecha de la entrada en vigor del presente Convenio, así como la del depósito de cada ratificación.

Art. 38. (1) A partir de su entrada en vigor, el presente Convenio quedará abierto a la adhesión de todos los Estados.

(2) La adhesión se efectuará por una notificación dirigida al Gobierno de la República de Polonia, el cual la participará al Gobierno de cada una de las Altas Partes Contratantes.

(3) La adhesión surtirá sus efectos a partir del nonagésimo día de la notificación hecha al Gobierno de la República de Polonia.

Art. 39. (1) Cada una de las Altas Partes Contratantes podrá denunciar el presente Convenio por medio de una notificación hecha

al Gobierno de la República de Polonia, el cual dará cuenta de ella inmediatamente al Gobierno de cada una de las Altas Partes Contratantes.

(2) La denuncia surtirá sus efectos seis meses después de la notificación de la denuncia y únicamente respecto de la Parte que la haya efectuado.

Art. 40. (1) Las Altas Partes Contratantes podrán, en el momento de la firma del depósito de las ratificaciones o de su adhesión, declarar que la aceptación por ellas prestada al presente Convenio no se aplicará a todas o parte de sus colonias, protectorados, territorios bajo mandato o cualquier otro territorio sometido a su soberanía o su autoridad, o a cualquier otro territorio bajo su jurisdicción.

(2) En consecuencia, podrán ulteriormente adherirse separadamente en nombre de todas o parte de sus colonias, protectorados, territorios bajo mandato o cualquier otro territorio sometido a su soberanía o su autoridad o cualquier territorio bajo su jurisdicción que hubieren sido excluidos en su primitiva declaración.

(3) Podrán también, conformándose a sus disposiciones, denunciar el presente Convenio separadamente o para todas o parte de sus colonias, protectorados, territorios bajo mandato o cualquier otro territorio sometido a su soberanía o autoridad, o cualquier otro territorio sometido a su jurisdicción.

Art. 41. Cada una de las Altas Partes Contratantes tendrá la facultad, lo más pronto dos años después de la entrada en vigor del presente Convenio, a provocar la reunión de una nueva Conferencia Internacional con el fin de estudiar las mejoras que podrían introducirse en el presente Convenio. Con este objeto se dirigirá al Gobierno de la República Francesa, el cual adoptará las medidas necesarias para preparar dicha Conferencia.

El presente Convenio, hecho en Varsovia el 12 de octubre de 1929, permanecerá abierto a la firma hasta el 31 de enero de 1930.

(Siguen las firmas de los Plenipotenciarios.)

PROTOCOLO ADICIONAL

Ad. art. 2.º Las Altas Partes Contratantes se reservan el derecho de declarar en el momento de la ratificación o de la adhesión, que el artículo 2.º, primer párrafo, del presente Convenio no se aplicará a los transportes internacionales aéreos efectuados directamente por el Estado, sus colonias, protectorados, territorios bajo mandato o cualquier otro territorio bajo su soberanía, jurisdicción o autoridad.

(Siguen las firmas de los Plenipotenciarios.)

Este Convenio ha sido debidamente ratificado por España, y el instrumento correspondiente, conforme a la disposición del art. 37, depositado en el Ministerio de Negocios Extranjeros de la República de Polonia el 31 de marzo de 1930.

También ha sido ratificado por Yugoslavia y Brasil.

La Conferencia que se reunió en Varsovia y que elaboró el Convenio transcrito emitió, por otra parte, los votos y resoluciones que se publican a continuación.

La Conferencia ha expresado los deseos y adoptado las resoluciones siguientes:

A) La Conferencia, considerando que el Convenio de Varsovia no regula más que ciertas cuestiones relativas al transporte aéreo y que la navegación aérea internacional origina otras muchas cuestiones que sería deseable regular por acuerdos internacionales,

Expresa el deseo:

Que por mediación del Gobierno francés, que ha tomado la iniciativa de la reunión de estas Conferencias y después del estudio de estas cuestiones, se reúnan ulteriormente nuevas Conferencias que logren esta obra de unificación.

B) La Conferencia, considerando la importancia desde el punto de vista internacional, de un Reglamento uniforme de transportes aéreos de toda clase,

Expresa el deseo:

Que el Comité internacional técnico de Pe-

ritos jurídicos aéreos prepare lo más pronto posible un anteproyecto de Convenio sobre el asunto.

C) La Conferencia, considerando la oportunidad de tener una redacción uniforme de los documentos de transporte para todas las Compañías de navegación aérea,

Expresa el deseo:

Que éstas adopten los modelos preparados por el Comité Internacional Técnico de Peritos Jurídicos Aéreos.

D) La Conferencia, enterada de la proposición hecha por la Delegación brasileña, en lo que concierne a la definición del porteador en el artículo 1.º, estimando que la cuestión no debe ser regulada en este Convenio,

Devuelve al Comité Internacional Técnico de Peritos Aéreos la propuesta, con la Memoria preparada por dicha Delegación, con el fin de que utilice este trabajo preparatorio.

E) La Conferencia, enterada de la propuesta de la Delegación brasileña de añadir al Convenio un artículo concerniente a la obligación del porteador de conservar durante dos años los documentos de transporte, según las disposiciones ya adoptadas por la ley italiana, considerando que la cuestión no puede ser tomada en consideración en este Convenio,

Llama la atención del Comité Internacional Técnico de Peritos Jurídicos Aéreos sobre la propuesta para que pueda utilizarla en sus trabajos.

En testimonio de lo cual los Delegados firman el presente Protocolo final.

Hecho en Varsovia el 12 de octubre de 1929, en un solo ejemplar, que quedará depositado en los archivos del Ministerio de Negocios Extranjeros de la República de Polonia; una copia del cual, certificada conforme, se remitirá a todas las Delegaciones que han tomado parte en la Conferencia."

Siguen las firmas de los representantes de Alemania, Austria, Brasil, China, Dinamarca, Egipto, España, Estonia, Finlandia, Francia, Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Australia, Unión Sudafricana, Grecia, Hungría, Italia, Ja-

pón, Letonia, Luxemburgo, Méjico, Noruega, Países Bajos, Polonia, Rumania, Suecia, Suiza, Checoslovaquia, Unión de las Repúblicas So-

viéticas Socialistas, Venezuela, Yugoslavia.

(Gaceta 21 de agosto de 1931.)

Orden circular disponiendo quede constituida, en la forma que se determina, la Comisión interministerial encargada de elevar al Gobierno un informe sobre los fines y medios de la Aviación en España

Excmo. Sr.: Para dar cumplimiento a lo prevenido en el art. 1.º del Decreto del Gobierno de la República de fecha 1.º de septiembre último, dictado a propuesta del Ministerio de la Guerra, por el que se instituye una Comisión interministerial encargada de elevar al Gobierno un informe sobre los fines y medios de la Aviación en España, ampliada en un representante de los fabricantes de armamento al servicio de los aviones, según circular del Ministerio de la Guerra de 9 del mismo mes,

Esta Presidencia, en vista de las propuestas formuladas al efecto, ha tenido a bien disponer que la indicada Comisión quede constituida en la siguiente forma: D. Arturo Alvarez Buylla, Director general de Aeronáutica Civil, que será Presidente de la misma; y D. Mariano de las Peñas Mesqui, Jefe de la Sección de Matriculación y Registro de Aeronaves, por la Dirección General de Aeronáutica Civil; D. José Ortiz Echagüe, por las fábricas de aparatos; D. Emilio de Alvear y Aguirre, por las de motores; y D. Isidro Rodríguez Zarracina, por las de accesorios (estos tres señores con representación de 21 Sociedades); D. Julio de Rentería y Fernández de Velasco, por las Líneas Aéreas Nacionales; D. Ricardo Ruiz Ferry y D. Jorge Loring, por la Federación Aeronáutica Internacional; D. Pablo Hermida, Capitán de Fragata; D. Ricardo Casas y D. Antonio Núñez, Capitanes de Corbeta; D. Luis Cellier, D. Eladio Ceano y don

Patricio de Antonio, Tenientes de Navío, por la Aviación Naval; D. Luis Riaño Herrero y don Alejandro Gómez Spencer, Comandantes de Caballería; D. Luis Manzaneque Felter, Comandante de Ingenieros; D. Carmelo de las Morenas Alcalá y D. Alfredo Tourné y Pérez Seoane, Capitanes de Infantería; y D. Andrés Muñoz del Val, Capitán de Artillería, por la Aviación Militar; D. Ramón Fontenla, Capitán de Navío, por el Estado Mayor de la Armada; D. Pedro Rico Parada, Teniente coronel de Estado Mayor, por el Estado Mayor Central del Ejército; D. Juan Izquierdo Croselles, Comandante de Artillería, como Jefe especializado en guerra química; D. José María Labrador Santos, Comandante de Intendencia; D. Segundo Martín, Comisario, como Interventor del Ministerio de Marina; y D. Julio Ruiz de Alda Miqueléz, por los fabricantes de armamento para el servicio de aviones.

Dicha Comisión designará de su seno el Secretario de la misma, y se dividirá en ponencias para el estudio de los diversos puntos encomendados a su competencia.

De orden presidencial lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes. Madrid, 2 de octubre de 1931.—Alcalá-Zamora.

Señores...

(Gaceta 3 de octubre de 1931.)

Orden disponiendo que D. Mariano de las Peñas y Mesqui asista oficialmente a las reuniones del Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens que se celebrará, en París, a partir del 19 de los corrientes

De conformidad con el correspondiente expediente, aprobado en Consejo de Ministros,

He dispuesto que el Jefe de Sección de esa Dirección General, y Delegado Permanente de España en el "Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens", D. Mariano de las Peñas y Mesqui, asista oficialmente a las reuniones de dicho organismo, que tendrá lugar en París a partir del día 19 del corriente mes, y concederle, para atender a los gastos de viaje, dietas y viáticos reglamentarios (de conformidad con el presupuesto aprobado) un crédito de

3.240,45 pesetas con cargo al concepto 1.º, artículo 1.º, capítulo adicional segundo del presupuesto vigente para este Ministerio (Sección 17), a cuyo fin se expedirá el oportuno libramiento, a justificar, a nombre del mencionado Jefe.

Madrid, 8 de octubre de 1931.—*Diego Martínez Barrios.*

Señores Director general de Aeronáutica Civil y Ordenador de Pagos de este Ministerio.

(*Gaceta 9 de octubre de 1931.*)

Orden confiriendo una comisión del servicio, de dos meses de duración, a los pilotos D. José Melendreras Sierra y D. Manuel Negrón Cuevas

Con objeto de asistir al curso de tiro aéreo en la Escuela de Tiro de la Aviación francesa en Cazeaux (Francia), para la cual se ha recibido la correspondiente autorización del Ministerio del Aire francés, he conferido una comisión de dos meses de duración a los Pilotos don José Melendreras Sierra y D. Manuel Negrón Cuevas, los cuales se incorporarán con urgencia, presentándose directamente al Jefe de la Escuela de Bombardeo de Cazeaux (Francia).

Dicha Comisión tiene derecho a las dietas y

viáticos reglamentarios, y su importe será satisfecho por esa Jefatura con cargo al capítulo 7.º, art. 2.º (Aviación), sección 4.ª, de los vigentes presupuestos.

Lo que comunico a usted para su conocimiento y demás efectos. Madrid, 9 de octubre de 1931.—*Azaña.*

Señores Jefes de Aviación Militar, Interventor general y Ordenador de pagos de Guerra.

(*Gaceta 14 de octubre de 1931.*)

Orden disponiendo que el Capitán de Navío D. Ramón Fontenla y Maristany sea substituído en la Comisión interministerial encargada de elevar al Gobierno su informe sobre los medios de la Aviación en España, y como representante del Estado Mayor de la Armada, por el Capitán de Fragata D. Ramón Agacino y Armas

Excmo. Sr.: A propuesta del Ministro de Marina, por convenir así a los fines del servicio, y para substituir al Capitán de navío D. Ramón Fontenla y Maristany, en la Comisión interministerial a que se refiere el Decreto del Minis-

terio de la Guerra de 1.º de septiembre último, encargada de elevar al Gobierno su informe sobre los medios de la Aviación en España,

Esta Presidencia ha dispuesto que el referido Jefe sea substituído en la citada Comisión

y como representante del E. M. de la Armada, por el Capitán de fragata D. Ramón Agacino y Armas.

De Orden presidencial lo digo a V. E. para

su conocimiento y efectos consiguientes. Madrid, 14 de octubre de 1931.—Azaña.

Señores...

(Gaceta 18 de octubre de 1931.)

Orden circular disponiendo que la Comisión interministerial encargada de elevar al Gobierno un informe sobre los fines y medios de la Aviación en España, se considere ampliada por D. Arturo González Gil, Ingeniero, y D. Enrique Messeguer y Marín, en representación de las entidades que se indican

Excmo. Sr.: Como continuación a la Orden circular de 2 del mes actual, constituyendo la Comisión interministerial encargada de elevar al Gobierno un informe sobre los fines y medios de la Aviación en España,

Esta Presidencia del Gobierno de la República, en vista de las propuestas elevadas a la misma por el Ministerio de Comunicaciones y por el Instituto Geográfico, Catastral y de Estadística, ha tenido a bien disponer que la citada Comisión se considere ampliada por D. Arturo

González Gil, Ingeniero, en representación de la Asociación de Ingenieros Aeronáuticos españoles, y por D. Enrique Messeguer y Marín, Jefe del Servicio Meteorológico Nacional, en representación de dicha entidad.

De Orden presidencial lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes. Madrid, 19 de octubre de 1931.—Azaña.

Señor...

(Gaceta 22 de octubre de 1931.)

Orden circular aprobando los pliegos de condiciones técnicas y legales, que se insertan, y que han de regir en la subasta para la adquisición de 17.500 metros de tela de hilo crudillo para aeroplanos.

Excmo. Sr.: He tenido a bien aprobar los pliegos de condiciones técnicas y legales que a continuación se insertan y que han de regir en la subasta que con carácter urgente se celebrará por la Comisión de Compras local del Servicio de Aviación Militar para adquisición de 17.500 metros tela hilo crudillo para aeroplanos.

Madrid, 20 de octubre de 1931.—Azaña.

Señor...

Pliego de condiciones técnicas que ha de regir para la subasta, reservada a la producción nacional, de telas de hilo de lino destinadas a aviones

1.^a Es objeto de la subasta la contratación de 7.500 metros cuadrados de tela de hilo de lino

crudillo, para aeroplanos clase A, al precio límite de siete pesetas metro cuadrado, y 10.000 metros cuadrados de tela de hilo de lino crudillo, para aeroplanos clase B, al precio límite de 3,65 pesetas el metro cuadrado.

2.^a La tela que habrá de suministrarse será de producción nacional, y los licitadores harán constar en sus proposiciones la fábrica de donde proceda.

3.^a Las entregas se harán por lotes, cuyo número de metros cuadrados será múltiplo de 100, no pudiendo ser inferiores a 1.000, salvo la última entrega, que será por el resto. La del primer lote, tanto para la clase A como para la B, deberá efectuarse a los treinta días, contados a partir de la fecha de la adjudicación definitiva, bien entendido que la totalidad de los lotes se hará antes de 15 de diciembre del año en curso.

4.^a La fabricación podrá ser contratada por

la Inspección de Fabricación del Servicio de Aviación.

5.^a Si en las pruebas efectuadas no se obtuvieran las características que se mencionan, el lote será desechado, sellándose con un sello en tinta indeleble, de forma que siempre aparezca la inutilidad, siendo rechazado el lote, que deberá ser reemplazado en el plazo máximo de diez días desde que se le notifique al contratista el resultado de las pruebas.

Si existiese discrepancia, podrá efectuarse otras pruebas, a presencia de persona técnica designada por el adjudicatario en uno de los establecimientos oficiales del Ramo de Guerra, bien entendido que cuantos gastos se originen por esta causa serán sufragados por el adjudicatario.

La devolución de dos lotes llevará consigo la rescisión del contrato por incumplimiento del mismo, con las penalidades que figuran en las condiciones legales.

6.^a Las telas de hilo de lino contendrán sólo esta materia y estarán decantadas en agua caliente, y no estarán prensadas ni cilindradas.

Las piezas serán de un metro de ancho por lo menos, con una tolerancia del 2 por 100, y 70 metros de largo como mínimo.

Serán de dos tipos, teniendo marcado en la primera línea A. R., si es de alta resistencia, y M. R., si es de media resistencia.

También llevarán el nombre del fabricante, fecha de fabricación y longitud en metros de la pieza.

7.^a Las características mecánicas se comprobarán en seis probetas de 0,30 metros de largo por 0,05 metros de ancho, con separación entre mordazas de 0,20 metros.

De éstas, tres serán en el sentido de la trama y otras tres en sentido de la urdimbre.

Estas probetas serán sacadas de dos muestras tomadas de las piezas, elegida al azar en el lote.

El peso se obtendrá sacando dos muestras de dos decímetros cuadrados y tomando la medida.

8.^a Características mecánicas

Tipo A. R.

Resistencia mayor de 150 kilogramos la probeta, o sea 3.000 kilogramos por metro cuadrado.

Peso menor de 205 gramos por metro cuadrado en el medio ambiente, y en seco 190 gramos.

Número de hilos por un centímetro cuadrado, 29 a 33, tanto en sentido de urdimbre como en el de la trama.

Tipo M. R.

Resistencia mayor de cien kilos la probeta (o sea 2.000 kilos por un metro cuadrado).

Peso menor de 170 gramos por metro cuadrado en el medio ambiente, y en seco, de 155 gramos.

Número de hilos por metro cuadrado, 27 a 29.

9.^a *Análisis químico y microscópico.*—El peso del apresto no deberá exceder del 1,5 por 100 del peso de la tela seca.

No deberá contener ninguna traza de cloruro, hipoclorito, gelatina, ácido ni parafina.

Pliego de condiciones legales a que ha de sujetarse la subasta, reservada a la producción nacional, para la adquisición de telas para aviones

1.^a Las proposiciones se extenderán en papel sellado de la clase sexta y aparecerán sin enmiendas ni raspaduras, a menos que se salven con nueva firma, y se sujetarán al modelo publicado en el anuncio.

2.^a Los autores de las proposiciones o sus representantes que concurren al acto deberán acompañar su cédula o pasaporte de extranjería y el último recibo o alta de la contribución industrial que corresponda satisfacer, según el concepto en que los licitadores comparezcan, y

caso de estar exceptuados de la contribución industrial con arreglo a la ley de Utilidades, se justificará este extremo. No será necesario el recibo o alta de la contribución cuando los proponentes residan en las Provincias Vascongadas o Navarra, y bastará que acrediten su condición industrial, según lo dispuesto en los preceptos que regulen el concierto económico con dichas provincias. Pero si el servicio hubiera de realizarse en territorio no aforado o común, al ser adjudicado a sujeto contribuyente de régimen distinto deberá el adjudicatario matricularse conforme al Reglamento aplicado en el lugar del servicio. Los apoderados o representantes deberán también exhibir el poder notarial otorgado a su favor.

Presentarán también la certificación a que hace referencia el Decreto de 3 de diciembre de 1926 y Reglamento para su aplicación, así como también declararán en sus proposiciones que los obreros empleados en la construcción del material estarán sometidos a condiciones no inferiores a las establecidas con carácter general, bien por los Comités Paritarios correspondientes o por los contratos de normas de trabajo acordados por las organizaciones patronales y obreras de la industria de que se trate o generalizadas en los contratos individuales de la propia industria o profesión; declarando también su sujeción expresa a los preceptos del Decreto de 6 de marzo de 1929, que establece determinados límites para los períodos de liquidación de salarios y de imposición de multas y para la garantía los créditos por jornales.

También acompañarán los licitadores el boletín o recibo o autorización que justifique el ingreso de cuota obligatoria del retiro obrero correspondiente al mes anterior, según dispone la Orden de 30 de julio de 1921 (*Colección Legislativa* núm. 312); y las Empresas y Sociedades, una certificación expedida por su Director o Gerente que acredite no formar parte de la misma ninguna de las personas comprendidas en los artículos 1.º y 2.º del Decreto de 12 de octubre de 1913 (*C. L.* núm. 454) y Decreto de 24 de diciembre de 1928 (*D. O.* núm. 284).

Todos los documentos presentados por los licitadores en el acto de la subasta, si están expedidos en el extranjero y en idioma distinto del español, deberán estar traducidos por la Interpretación de Lenguas del Ministerio de Estado, y estarán, además, legalizadas y visadas sus firmas por dicho Ministerio. Asimismo estarán reintegrados conforme a la ley del Timbre, exceptuándose los pasaportes de extranjería.

3.ª No serán admitidas las proposiciones que no reúnan los requisitos exigidos en los pliegos de condiciones, haciéndose constar en ellas que el proponente está conforme cuanto en los mismos se estipula. Tampoco se admitirán las que no se ajusten al modelo publicado en los anuncios.

4.ª Para tomar parte en la subasta es condición indispensable que los licitadores acompañen a sus respectivas proposiciones los resguardos que justifiquen haber impuesto en la Caja general de Depósitos o en sus sucursales la suma equivalente al 5 por 100 del importe de sus ofertas, calculado sobre el precio límite.

La citada garantía podrá consignarse en metálico o en títulos de la Deuda pública, que se valorarán al precio medio de cotización en Bolsa últimamente publicado, a no ser que esté prevenido se admitan por su valor nominal. El Secretario del Tribunal comprobará el precio medio con la *Gaceta de Madrid*.

Este depósito se constituirá haciendo constar expresamente en el resguardo que tal depósito se ha efectuado para acudir a la subasta de que se trata.

5.ª La expresada fianza no servirá más que para la proposición a la cual vaya unida, aunque el licitador, a cuyo favor estuviese extendido el talón del depósito, presente distintas proposiciones.

6.ª No se admitirán para tomar parte en la subasta ni para garantizar el servicio, las cartas de pago que se refieren a imposiciones hechas para afianzar otros sevicios, por más que sea notoria la terminación satisfactoria de los mismos, si no se justificase este extremo por medio de la correspondiente certificación, ha-

ciéndose en este caso la transferencia de la garantía para responder al nuevo contrato.

7.^a El precio que se consigne en las proposiciones se expresará en letra, por pesetas y céntimos de dicha unidad monetaria, no admitiéndose más fracción que la del céntimo.

8.^a La subasta se efectuará precisamente en día laborable en la plaza, local, día y hora que se fije en los anuncios, constituyéndose el Tribunal en la forma que establecen los artículos 32, 33, 34 y 40 del Reglamento para la contratación administrativa en el Ramo de Guerra, aprobado por orden de 10 de enero de 1931 (*D. O.* núm. 12), dando principio al acto con la lectura del anuncio y pliegos de condiciones.

9.^a Terminada la lectura de estos documentos, el Presidente declarará abierta la licitación por un plazo de media hora, y advertirá a los concurrentes que durante él pueden pedir las explicaciones que estimen necesarias sobre las condiciones de la subasta, en la inteligencia de que, pasado el plazo y abierto el primer pliego, no se dará explicación alguna.

Durante el expresado plazo de media hora, los licitadores entregarán al Presidente, bajo sobre cerrado, los pliegos que contengan sus proposiciones, y en el anverso del citado sobre deberá hallarse escrito lo siguiente: "Proposiciones para optar a la subasta de telas para aeroplanos con destino al Servicio de Aviación Militar."

El Presidente lo recibirá señalando cada pliego con el número que le corresponda por el orden de presentación, y los dejará sobre la mesa a la vista del público.

Una vez presentados al Presidente los pliegos, no podrán retirarse por ningún motivo.

10. Cinco minutos antes de expirar el plazo de media hora, se anunciará en alta voz que falta sólo ese tiempo para terminar el plazo de admisión de pliegos, y al expirar la media hora, el Presidente lo declarará terminado.

Inmediatamente, el Presidente abrirá el primer pliego presentado y se dará lectura por el Secretario, en alta voz, a la proposición en él contenida, y sucesivamente se abrirán y leerán

los demás por el orden de numeración que se les haya dado al presentarlos.

11. Una vez terminada la lectura de las proposiciones presentadas, se formará por el Secretario del Tribunal de subasta un estado comparativo de las mismas, que firmará dicho Secretario con el visto bueno del Presidente y el intervine del Comisario de Guerra.

Si de este estado resultasen dos o más proposiciones iguales y fuesen las más ventajosas, deberá prevenir el anuncio que el Presidente del Tribunal de subasta invitará a una licitación por pujas a la llana durante el término de quince minutos a los autores de aquellas proposiciones, y si terminado dicho plazo subsistiese la igualdad, se decidirá por medio de sorteo la adjudicación del servicio.

12. Una vez cerrada la licitación, el Presidente declarará aceptada, a reserva de la aprobación superior, la proposición más ventajosa, haciendo a su favor la adjudicación del remate, la cual tendrá siempre el carácter de provisional, dándose con ello por terminado el acto y procediéndose seguidamente a extender acta notarial de lo ocurrido, que autorizarán todos los individuos del Tribunal y firmará el rematante o su apoderado.

13. Los reguardos del depósito correspondiente a las proposiciones que no fuesen aceptadas, si fuesen objeto de protesta, se devolverán, después de terminado el acto de la subasta, a los interesados, los que firmarán el retiré de las mismas al pie de sus respectivas ofertas, quedando éstas unidas al expediente de subasta. Igualmente se devolverán los demás documentos que acompañen a las proposiciones.

14. La garantía provisional se perderá, quedando su importe a beneficio del Tesoro, cuando el autor de la proposición que resulte más beneficiosa deje de suscribir el acta de subasta aceptando su compromiso.

15. Al declarar aceptada una proposición, se entiende que en la aceptación va envuelta la responsabilidad del rematante hasta que sea aprobada por el Ministerio de la Guerra, sin cuyo requisito no empezará a causar efecto, a

menos que la urgencia del servicio exija se ejecute desde luego.

16. Si la subasta fuese anulada, será potestativo para el adjudicatario provisional continuar o no, de acuerdo con el Ramo de Guerra, la prestación del servicio por el tiempo indispensable para asegurar el mismo.

17. Aprobado el remate por quien corresponda, el adjudicatario tendrá obligación de constituir, a disposición del Presidente del Tribunal, un depósito definitivo del 10 por 100 del importe de su adjudicación, constituyéndose este depósito en la misma forma que para el provisional preceptúa la condición cuarta.

Este depósito definitivo se impondrá dentro del plazo máximo de quince días, contados desde que se notifique dicha aprobación al contratista, y servirá para garantizar el cumplimiento del contrato, haciéndose constar así expresamente en el documento acreditativo de la constitución del depósito, teniéndose presente cuando corresponda la determinación en el artículo 9.º

18. El contratista tendrá obligación de formalizar escritura y de entregar al Presidente del Tribunal de subasta, para el curso a su destino, el número de ejemplares reglamentario que establece el art. 55 del citado Reglamento, en el término de un mes, a contar desde el día en que se le notifique la adjudicación definitiva del remate.

En el mismo acto del otorgamiento de la escritura, se devolverán al contratista los resguardos del depósito definitivo.

19. El contratista queda obligado a presentar en la oficina liquidadora de Derechos reales la escritura o convenio que otorgue, siendo de su cuenta el abono del impuesto que proceda y demás gastos que, como consecuencia, pudieran originarse.

20. Serán de cuenta del adjudicatario todos los gastos que ocasionen los anuncios y el otorgamiento de la escritura, en la forma y número de ejemplares que determina el art. 55 y acta de subasta; exigiéndose al rematante la presentación de los recibos que acrediten haber

satisfecho los derechos de inserción de los anuncios.

Los rematantes de la segunda subasta no están obligados al pago de los anuncios de las primeras.

21. También serán de cuenta del contratista todos los gastos de transportes, acarreos y derechos o arbitrios que pudiera tener la mercancía, puesto que el precio por el que se haga su oferta se entenderá que es colocada aquélla al pie de los almacenes del Servicio de Aviación de Cuatro Vientos.

Esto no obstante, si el Ramo de Guerra tuviera medios de transportes, se los facilitará al contratista, siempre que los necesite para sus servicios, prestándole, además, todo el apoyo que su carácter oficial le permita, siendo de cuenta de aquél el pago de todos los gastos que dicho auxilio irrogase.

22. No se accederá a satisfacer indemnización alguna, intereses de demora ni a pagar mayor precio que el estipulado por la creación de nuevos impuestos, portazgos, derechos de faro y puerto, practicaes, carestía de los mercados o subida de tarifa de ferrocarriles, etc. Así como tampoco el Estado intentará mermar la retribución convenida porque se supriman o disminuyan los citados impuestos o tarifas existentes al contratarse el compromiso.

23. El contratista queda obligado a satisfacer el impuesto del Timbre, el de pagos al Estado y todos los demás y los arbitrios provinciales y municipales que se hallen establecidos o se establezcan en el período de duración del contrato y sean inherentes al mismo.

24. La entrega de los efectos contratados se verificará libre de todo gasto en los Almacenes del Servicio en Cuatro Vientos y la recepción de los mismos se efectuará por la Comisión de Compras, que levantará acta en la que deberán figurar el precio por unidad y el valor total del lote entregado. De cada lote de material se redactará triplicada acta de recepción, uno de cuyos ejemplares se entregará al contratista, otro se remitirá al Ministerio y el otro se archivará en la Comisión de Compras.

La recepción definitiva tendrá lugar antes del 15 de diciembre del año en curso.

Las entregas se efectuarán en los plazos marcados en las condiciones técnicas.

25. El pago se hará dentro de los créditos disponibles, cuya existencia se justificará en la forma que establece la ley de 19 de marzo de 1912 por la Pagaduría Central del Servicio de Aviación, con cargo a los créditos del capítulo 7.º, art. 2.º de la Sección 4.ª del vigente presupuesto; debiendo acreditar precisamente el contratista que ha satisfecho la contribución industrial que le corresponda, las cuotas del retiro obrero y los gastos, impuestos y arbitrios que enumeran las condiciones 19 a 23. Los pagos se harán una vez recibidos y admitidos los artículos y a medida que se efectúen las entregas, verificándose en efectivo al pie de Caja hasta 5.000 pesetas inclusive, y los superiores a dicha cantidad por medio de libramientos expedidos a favor del Pagador y, en su representación, al contratista.

26. Si el contratista o su representante, dado a conocer al Jefe del Centro o Establecimiento receptor, se ausentara sin previo aviso ni autorización de la plaza donde se verifique el servicio, las órdenes relativas al mismo que fuera necesario comunicarle se considerarán como si las hubiera recibido, y de no cumplimentarlas, se procederá a efectuar dicho servicio en la forma que más convenga, a costa y riesgo del citado contratista.

27. El contratista queda obligado al cumplimiento de los preceptos relativos al contrato de trabajo, accidentes, trabajo de mujeres y niños, etc., establecidos para los patronos en el Código de Trabajo. Que asimismo se ajustarán a las obligaciones señaladas para los patronos en todas las disposiciones de carácter social que se encuentren vigentes.

28. Terminado el contrato completa y fielmente por parte de los contratistas, el Presidente del Tribunal, a cuya disposición está constituida la fianza, acordará su devolución, si bien exigiéndoles previamente que acrediten haber satisfecho todos los gastos a que se refiere la

condición 25 de este pliego y que se ha dado cumplimiento a las disposiciones reguladoras del impuesto de Derechos reales.

29. Cuando el rematante no cumplierse las condiciones que debe llenar para la celebración del contrato se anulará el remate a su costa.

Los efectos de esta declaración serán:

1.º La pérdida de la garantía o depósito de la subasta, que desde luego se adjudicará al Estado como indemnización del perjuicio ocasionado por la demora del servicio.

2.º La celebración de un nuevo remate bajo las mismas condiciones, pagando el primer rematante la diferencia del primero al segundo.

3.º No presentándose proposición admisible en el nuevo, la Administración ejecutará el servicio por su cuenta o por contratación directa, respondiendo el rematante del mayor gasto que ocasione con respecto a su proposición.

Las responsabilidades a que se contraen los dos párrafos anteriores se exigirán en la forma que establece la condición 30.

30. En todos los casos de incumplimiento, el contratista será requerido al abono que proceda, y de no verificarse en el plazo que se fije, si la fianza prestada o los pagos que estuviesen pendientes de satisfacerse, no se consideraran suficientes, se expedirá certificado del débito por el Comisario de Guerra, Interventor del Tribunal de subasta, con expresión del capítulo, artículo, sección y presupuesto a que afecte.

Este certificado será cursado por el Presidente del Tribunal de subasta al Delegado de Hacienda de la provincia donde tenga su residencia el contratista, para que, con arreglo a lo que establece el art. 61 de la ley de Contabilidad y Administración de la Hacienda pública, se proceda a la ejecución y venta de los bienes que sean precisos, en la forma establecida para la recaudación de tributos, rentas y créditos de la Hacienda pública, ingresando el importe del débito, una vez hecho efectivo, con aplicación al capítulo, artículo, sección y presupuesto en que resultó el descubierto y cursando el Delegado de Hacienda a la Autoridad que le remitió el certificado, la carta de pago que justifique el

restablecimiento del crédito en el servicio de referencia.

31. Las disposiciones gubernativas que en estos contratos se adopten por la Administración tendrán carácter ejecutivo, quedando a salvo el derecho del contratista para dirigir sus reclamaciones por la vía contencioso-administrativa.

Las cuestiones a que estos contratos den origen que no se puedan resolver por las disposiciones especiales sobre contratación administrativa, se resolverán por las reglas del derecho común.

32. Estos contratos no pueden someterse a juicio arbitral, y cuantas dudas se susciten sobre su inteligencia, rescisión y efectos se resolverán en la forma que determina la condición anterior.

33. En caso de muerte o quiebra del contratista, quedará rescindido y terminado el contrato, a no ser que los herederos o síndicos de la quiebra se ofrezcan a llevarlo a cabo bajo las condiciones estipuladas en el mismo.

El Ramo de Guerra entonces quedará en libertad de admitir o desechar el ofrecimiento, según convenga, sin que en este último caso tengan aquéllos derecho a indemnización, sino únicamente a que se haga la liquidación de los devengos del contratista.

34. Por el Ramo de Guerra podrá ser rescindido el contrato si se suprimiese el servicio a que éste se refiera o dejara de consignarse en presupuesto el crédito necesario para el mismo, y que igualmente será causa de rescisión el establecimiento de un monopolio sobre los efectos o materias objeto del contrato.

35. Todo cuanto no aparezca consignado o previsto especialmente en el pliego de condiciones legales, se regirá por los preceptos del Reglamento de Contratación administrativa del Ramo de Guerra, aprobado por Orden de 10 de enero de 1931 y, en su defecto, por las reglas del derecho común.

36. En cumplimiento a lo prevenido en el Reglamento para aplicación de la Ley de 14 de febrero de 1907, aprobado por Orden de 26 de

julio de 1917 (*C. L.* núm. 153), se copian a continuación los siguientes artículos de la misma:

“Art. 10. Cuando se haya celebrado sin obtener postura o proposición admisible una subasta o un concurso sobre materia reservada a la producción nacional, se podrá admitir la concurrencia de la extranjera en la segunda subasta o en el segundo concurso que se convoque, con sujeción al mismo pliego de condiciones que sirvió de base para la primera vez.

Art. 11. En la segunda subasta o en el segundo concurso previsto por el artículo anterior, los productos nacionales serán preferidos en concurrencia con los productos extranjeros, excluidos de la relación vigente, mientras el precio de aquéllos no exceda al de éstos en más del 10 por 100 del precio que señale la proposición más módica. Siempre que el contrato comprenda productos incluidos en la relación vigente y productos que no lo estén, los pliegos de condiciones y las proposiciones se agruparán y evaluarán por separado. En tales contratos, la preferencia del producto nacional establecido por el párrafo precedente, cuando éste fuera aplicable, cesará si la proposición por ella favorecida resulta onerosa en más del 10 por 100, computado sobre el menor precio de los productos no figurados en dicha relación anual.

Art. 12. En todo caso, las proposiciones han de expresar los precios en moneda española, entendiéndose por cuenta del proponente los adeudos arancelarios en su caso, los demás impuestos, los de transportes y cualesquiera otros gastos que se ocasionen para efectuar la entrega, según las condiciones del contrato.

Art. 14. Las Autoridades y los funcionarios de la Administración que otorguen cualesquiera contratos para servicios u obras públicas deberán cuidar de que copias literales de tales contratos sean comunicadas inmediatamente, después de celebrarlos en cualquier forma (directa, concurso o subasta), a la Comisión Protectora de la Producción Nacional.”

(*Gaceta* 28 de octubre de 1931.)

SECCION 1.^a

Aeropuertos y servicios auxiliares de la navegación aérea

Datos y croquis del aeropuerto de Málaga

1.º CLASE:

Aeródromo civil, particular, permanente.
(Se gestiona su adquisición por el Estado.)

Altitud sobre el nivel del mar: 15 metros.

Condiciones del suelo: Permeable, ondulado y cubierto de hierba. Inclinado ligeramente, con pendiente descendente de Sur a Norte.

2.º SITUACIÓN:

Comarca: Junto al pueblo de Churriana.

Latitud: 36° 43' Norte. *Longitud:* 4° 28' W. (Greenwich).

Declinación magnética: 13°.

Situación topográfica: Al SW. y a ocho kilómetros de Málaga; al E. y a un kilómetro del pueblo de Churriana; a unos tres kilómetros de la playa y enclavado en el ángulo que forman las carreteras de Málaga a Marbella, y la que va de ésta al pueblo de Churriana.

Referencias para la orientación: a) *De día:* el hangar y una "T" blanca, orientable al viento. b) *De noche:* Las luces de balizamiento del campo.

Naturaleza de los alrededores: Al S., terreno montañoso, y al N. y E. llano, pero muy cultivado.

3.º DESCRIPCIÓN:

Dimensiones máximas: El terreno tiene forma trapezoidal, cuyos lados mayores tienen 680 metros y los menores 550 y 350 metros.

4.º OBSTÁCULOS:

Al E., la carretera de Málaga a Marbella, bordeada por árboles y líneas telegráficas y telefónicas. Al S., el ferrocarril de vía estrecha de Málaga a Coín y una finca con árboles. Al SW., el hangar y la casa del aeródromo.

5.º SEÑALES Y MARCAS PARA EL ATERRIZAJE:

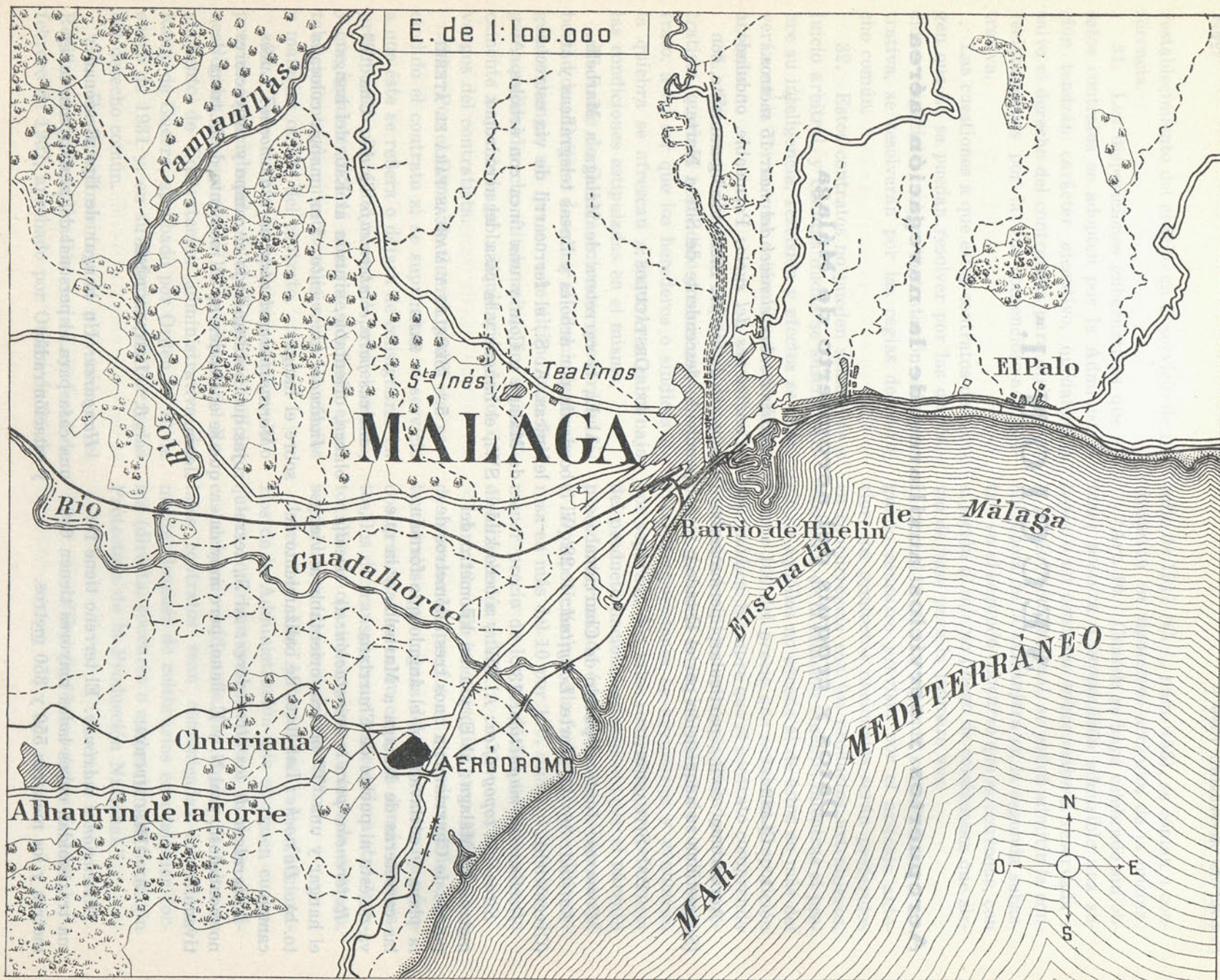
Marcas para el aterrizaje de día: Una "T" blanca, orientable, situada al Este del hangar.

Indicador de viento: Una manga colocada sobre el hangar.

Marcas para el aterrizaje de noche: Luces rojas que bordean todo el campo y proyectores que se encienden en el momento de la toma de tierra.

6.º INSTALACIONES:

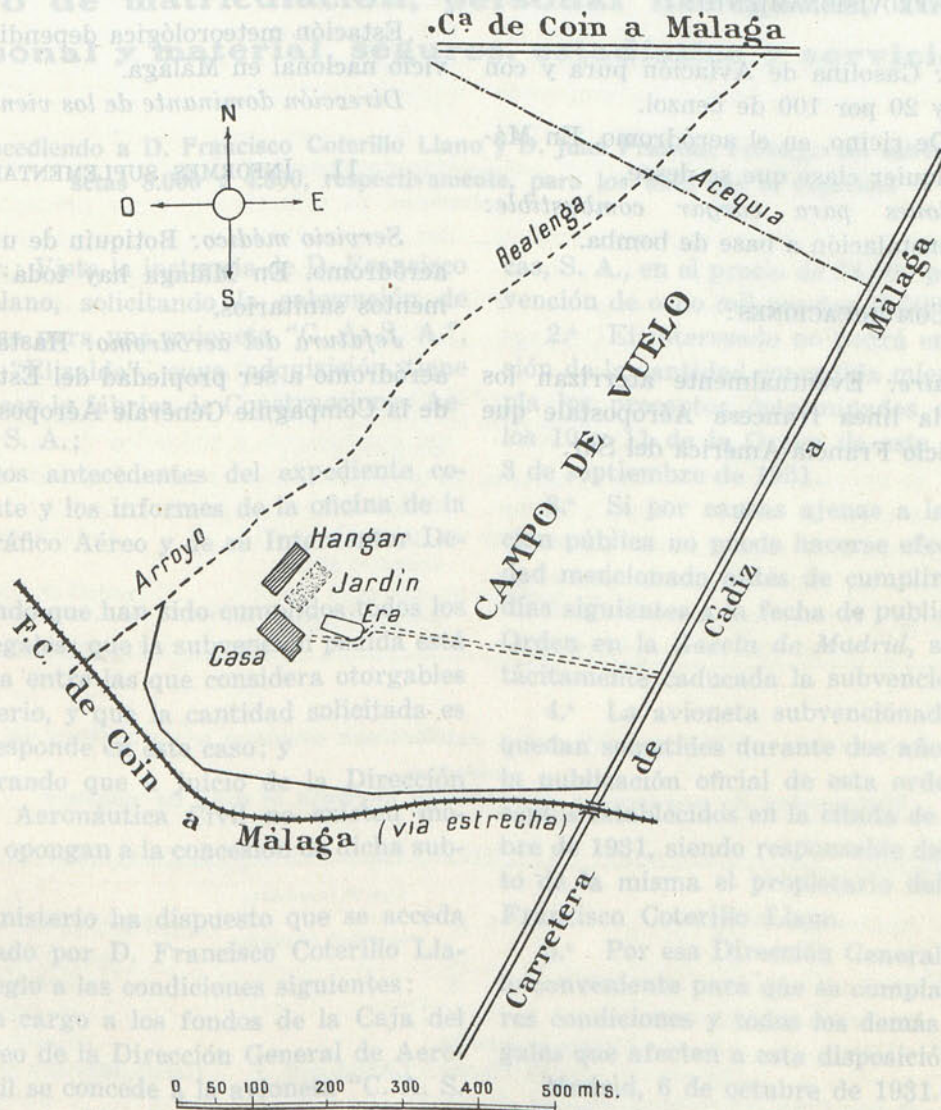
Hangares: Un hangar de tipo Bessonau y una casa para el personal del aeródromo, taller y estación radio.



AERÓDROMO DE MÁLAGA

Escala 1:10.000

Ca de Coin a Málaga



Alojamientos: Hoteles en Málaga.

7.º REPARACIONES:

Taller de la Compagnie Générale Aéropostale, actual arrendatario del campo para reparación de aviones y motores. Hay permanentemente un mecánico de la misma Compañía.

8.º APROVISIONAMIENTO:

Gasolina: Gasolina de Aviación pura y con 15 por 100 y 20 por 100 de benzol.

Aceite: De ricino, en el aeródromo. En Málaga, de cualquier clase que se desee.

Disposiciones para cargar combustible: Existe una instalación a base de bomba.

9.º COMUNICACIONES:

Por el aire: Eventualmente aterrizan los aviones de la línea francesa Aéropostale que hace el servicio Francia-América del Sur.

Carreteras: La de Málaga a Marbella y la de Churriana.

Teléfono: En el aeródromo.

Correos y telégrafo: En Málaga.

Radiotelegrafía: Estación radio en el aeródromo y en el puerto, perteneciente a la Comandancia de Marina.

10. METEOROLOGÍA:

Estación meteorológica dependiente del Servicio nacional en Málaga.

Dirección dominante de los vientos: NE. SE.

11. INFORMES SUPLEMENTARIOS:

Servicio médico: Botiquín de urgencia en el aeródromo. En Málaga hay toda clase de elementos sanitarios.

Jefatura del aeródromo: Hasta que pase el aeródromo a ser propiedad del Estado, depende de la Compagnie Générale Aéropostale.

SECCION 2.^a

Registro de matriculación, personal navegante, inspección de personal y material, seguros, estadística y servicio médico

Ordenes concediendo a D. Francisco Coterillo Llano y D. Juan Pruneda Cornago las subvenciones de pesetas 8.000 y 4.800, respectivamente, para los fines que se expresan

Ilmo. Sr.: Vista la instancia de D. Francisco Coterillo Llano, solicitando la subvención de 8.000 pesetas para una avioneta "C. A. S. A.", con motor "Elizalde", cuya adquisición tiene contratada con la fábrica de Construcciones Aeronáuticas, S. A.;

Vistos los antecedentes del expediente correspondiente y los informes de la oficina de la Caja del Tráfico Aéreo y de su Interventor Delegado;

Resultando que han sido cumplidos todos los preceptos legales; que la subvención pedida está comprendida entre las que considera otorgables este Ministerio, y que la cantidad solicitada es la que corresponde en este caso; y

Considerando que a juicio de la Dirección General de Aeronáutica Civil no existen motivos que se opongan a la concesión de dicha subvención,

Este Ministerio ha dispuesto que se acceda a lo solicitado por D. Francisco Coterillo Llano, con arreglo a las condiciones siguientes:

1.^a Con cargo a los fondos de la Caja del Tráfico Aéreo de la Dirección General de Aeronáutica Civil se concede a la avioneta "C. A. S. A.", núm. 5, provista de motor "Elizalde", número 511 (todo de construcción nacional), cuya adquisición ha sido contratada por el peticionario con la fábrica de Construcciones Aeronáuti-

cas, S. A., en el precio de 28.000 pesetas, la subvención de ocho mil pesetas (8.000 pesetas).

2.^a El interesado no podrá entrar en posesión de la cantidad concedida mientras no cumpla los preceptos determinados en los artículos 10 y 11 de la Orden de este Ministerio de 3 de septiembre de 1931.

3.^a Si por causas ajenas a la Administración pública no puede hacerse efectiva la cantidad mencionada antes de cumplirse los treinta días siguientes a la fecha de publicación de esta Orden en la *Gaceta de Madrid*, se considerará tácitamente caducada la subvención.

4.^a La avioneta subvencionada y su motor quedan sometidos durante dos años, a partir de la publicación oficial de esta orden, a los preceptos establecidos en la citada de 3 de septiembre de 1931, siendo responsable del cumplimiento de la misma el propietario del aparato don Francisco Coterillo Llano.

5.^a Por esa Dirección General se dispondrá lo conveniente para que se cumplan las anteriores condiciones y todos los demás preceptos legales que afecten a esta disposición.

Madrid, 6 de octubre de 1931.—*Diego Martínez Barrios*.

Señor Director general de Aeronáutica Civil.

Ilmo. Sr.: Vista la instancia de D. Juan Pruneda Cornago, solicitando la subvención de 4.800 pesetas para la célula de una avioneta "C. A. S. A.", con motor "Gipsy", cuya adquisición tiene contratada con la fábrica de Construcciones Aeronáuticas, S. A.;

Vistos los antecedentes del expediente correspondiente y los informes de la oficina de la Caja del Tráfico Aéreo y de su Interventor Delegado;

Resultando que han sido cumplidos todos los preceptos legales; que la subvención pedida está comprendida entre las que considera otorgables este Ministerio, y que la cantidad solicitada es la que corresponde en este caso; y

Considerando que a juicio de la Dirección General de Aeronáutica Civil no existen motivos que se opongan a la concesión de dicha subvención, este Ministerio ha dispuesto que se acceda a lo solicitado por D. Juan Pruneda Cornago, con arreglo a las condiciones siguientes:

1.^a Con cargo a los fondos de la Caja del Tráfico Aéreo de la Dirección General de Aeronáutica Civil, se concede a la avioneta "C. A. S. A", núm. 4, provista de motor "Gipsy", número 1.080 (la primera de construcción nacional), cuya adquisición ha sido contratada por el peticionario con la fábrica de Construcciones Aeronáuticas, S. A., en el precio de 26.000 pesetas,

la subvención de cuatro mil ochocientas pesetas (4.800 pesetas).

2.^a El interesado no podrá entrar en posesión de la cantidad concedida mientras no cumpla los preceptos determinados en los artículos 10 y 11 de la Orden de este Ministerio de 3 de septiembre de 1931.

3.^a Si por causas ajenas a la Administración pública no puede hacerse efectiva la cantidad mencionada antes de cumplirse los treinta días siguientes a la fecha de publicación de esta Orden en la *Gaceta de Madrid*, se considerará tácitamente caducada la subvención.

4.^a La avioneta subvencionada queda sometida durante dos años, a partir de la publicación oficial de esta Orden, a los preceptos establecidos en la citada de 3 de septiembre de 1931, siendo responsable del cumplimiento de la misma el propietario del aparato D. Juan Pruneda Cornago.

5.^a Por esa Dirección general se dispondrá lo conveniente para que se cumplan las anteriores condiciones y todos los demás preceptos legales que afecten a esta disposición,

Madrid, 6 de octubre de 1931.—*Diego Martínez Barrios*.

Señor Director general de Aeronáutica Civil.

(*Gaceta 9 de octubre de 1931.*)

Matriculas de aeronaves concedidas durante el mes de octubre

Letras de Matricula	NOMBRE DEL PROPIETARIO	Domicilio	Tipo de la aeronave — Número de fabricación	Aeródromo base	Fecha de la Matricula
EC - ARA. . . .	D. Francisco Coterillo Llano	Rodríguez San Pedro, 58. Madrid.	CASSA núm. 5 . .	Getafe. Madrid . .	2 - 10 - 931
EC - RRR. . . .	D. Juan Pruneda Cornago.	Marqués de Cubas, 9. Madrid .	CASSA núm. 4 . .	Getafe. Madrid . .	5 - 10 - 931
EC - RAA. . . .	D. Rafael Belmonte Villena	Villanueva, 5. Madrid	CASSA núm. 6 . .	Getafe. Madrid . .	14 - 10 - 931

Matrículas (provisionales) de prueba concedidas durante el mes de octubre de 1931

Letras de Matrícula provisional	NOMBRE DEL PROPIETARIO	Domicilio	Tipo de la aeronave — Número de fabricación	Aeródromo base	Fecha de la Matrícula
EC - XAA . . .	La Hispano-Suiza	Guadalajara. . . .	HE - 30 núm. 1 . .	Guadalajara. . . .	1 - 10 - 931
EC - XAB. . . .	D. Jorge Loring Martínez.	Antonio Maura, 17. Madrid	E - 55 núm. 3 . . .	Getafe. Madrid . .	15 - 10 - 931
EC - XAC. . . .	Construcciones Aeronáuticas	Getafe. Madrid. . .	CASSA núm. 7 . . .	Getafe. Madrid . .	16 - 10 - 931
EC - XAD	Construcciones Aeronáuticas	Getafe. Madrid. . .	CASSA núm. 8 . . .	Getafe. Madrid . .	16 - 10 - 931

Relación de los Títulos de piloto aviador y Licencias de aptitud expedidos durante el mes de octubre

Título y Licencia de aptitud expedidos al nombre de	Clase de Título	Número del Título	Fecha de expedición
D. Juan Ignacio Pombo.	Piloto aviador de primera categoría .	35	5 - 10 - 931
D. Mariano Escario Boch	Piloto elemental de aviación de segunda categoría.	29	5 - 10 - 931
D. Rafael García y García	Piloto elemental de aviación de segunda categoría.	30	5 - 10 - 931
D. Alfredo Ernesto Ruppert	Piloto elemental de aviación de segunda categoría.	31	5 - 10 - 931
D. Joaquín Romero de Ochoa	Piloto elemental de aviación de segunda categoría.	32	20 - 10 - 931

Licencias de aptitud para turismo concedidas a los Pilotos Militares durante el mes de octubre

Nombre y apellidos a quien fué extendida la licencia	N.º de la licencia	Fecha de expedición	Fecha de vencimiento
D. José Jácome y Márquez de Prado	19	1 - 10 - 931	1 - 10 - 932
D. Francisco Pérez Olivares	20	1 - 10 - 931	1 - 10 - 932
D. Juan García Fernández.	21	5 - 10 - 931	5 - 10 - 932
D. José Correa Guerrero	22	5 - 10 - 931	5 - 10 - 932
D. Andrés Grima Alvarez	23	6 - 10 - 931	6 - 10 - 932
D. Félix Bermúdez de Castro.	24	6 - 10 - 931	6 - 10 - 932
D. José Goma Orduría	25	6 - 10 - 931	6 - 10 - 932
D. Luis Angulo y Gimenez Penás	26	7 - 10 - 931	7 - 10 - 932
D. Antonio Ginliars y Carlos Roca.	27	14 - 10 - 931	14 - 10 - 932
D. Arturo Zúñiga Albareda	28	22 - 10 - 931	22 - 10 - 932
D. Pío Fernández Mulero	29	22 - 10 - 931	22 - 10 - 932

SECCION 3.^a

Industrias aeronáuticas, laboratorios, escuelas especiales

Orden disponiendo sean designados como alumnos de la Escuela Superior Aerotécnica los opositores que figuran en la relación que se inserta

Ilmo. Sr.: De conformidad con lo informado por el Claustro de Profesores de la Escuela Superior Aerotécnica,

He dispuesto sean designados como alumnos del mencionado Centro los opositores siguientes, que han ingresado en la convocatoria de septiembre de 1931:

D. José Luis Jácome y M. de Prado.
D. Enrique Zaragoza de Viala.
D. Abelardo Quintana Barragán.
D. Antonio Andrés Ruiz del Arbol.
D. Carlos Galán Ruiz.
D. Carlos Elorza Echaluze.

Para el curso de navegantes aéreos

D. Enrique Pascual.
D. Constantino Navarro.
D. Andrés Grima Alvarez.
D. Julio García de Cáceres.
D. Enrique Palacios y R. de Almodóvar.
D. Manuel Martínez Merino.
D. Enrique González Anleo.
D. Virgilio Rodríguez Sbarbi.
D. Martín Elviro Berdager.
D. Joaquín Escribano Balsalobre.
D. Félix Sedano Arce.

Para el curso de Ingenieros aeronáuticos

D. Carlos Pastor Krauler.
D. Juan Martínez de Pisón.
D. Jesús del Val Núñez.
D. Ricardo Valle Benítez.
D. Pedro Blanco Pedraza.

Lo que participo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 3 de octubre de 1931.—
Diego Martínez Barrios.

Señor Director general de Aeronáutica Civil.

(Gaceta 4 de octubre de 1931.)

Orden disponiendo que la asignatura de Mecánica general que figura en el segundo año de la carrera de Ingenieros aeronáuticos, pase a formar parte de los estudios del primer año

Ilmo. Sr.: Visto el informe de la Escuela Superior Aerotécnica, y de acuerdo con el de esa Dirección General de Aeronáutica,

Este Ministerio ha dispuesto que la asignatura de Mecánica general que, según Decreto de 23 de julio de 1930, figura en el segundo año de

la carrera de Ingenieros aeronáuticos, pase a formar parte de los estudios del primero, quedando, por consiguiente, las asignaturas de éste constituidas por:

Cálculo integral, Geometría analítica, Ecuaciones diferenciales, Teoría de fusión (compre-

diendo fusión de variable compleja y representación conforme), Cálculo de probabilidades, Astronomía, Topografía y Geodesia, Mecánica general, Alemán, primer curso, Dibujo industrial.

Madrid, 19 de octubre de 1931.—*Diego Martínez Barrios.*

Señor Director general de Aeronáutica Civil.

(Gaceta 23 de octubre de 1931.)

SECCION 4.ª

Tráfico, policía y jurisdicción aérea.

Orden asignando las dietas que se indican al personal que ha de integrar las Comisiones gestora y liquidadora de la Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas, S. A.

Ilmo. Sr.: En cumplimiento de lo dispuesto por la Ley de 23 del actual anulando el contrato con la Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas, S. A., y haciéndose cargo el Estado del expresado servicio, ha sido designado por Ordenes de 24 y 28 del mismo mes (*Gaceta* de los días 26 y 29), el personal que ha de integrar las Comisiones gestora y liquidadora, siendo necesario señalar el importe de las asistencias que han de corresponder al que no pertenece a la Dirección General de Aeronáutica Civil, con las limitaciones prevenidas en los artículos 24 y 25 del Decreto de 18 de junio de 1924, y a este efecto, he tenido a bien asignar 50 pesetas por asistencia al Vicepresidente de la Comisión gestora, D. Romualdo Rodríguez

de Vera, y al Presidente de la Comisión liquidadora, D. Porfirio Silván, y 40 pesetas a cada uno de los Vocales de este último organismo, don Arturo González Gil y D. Carlos Renshaw Darmanin, siendo cargo los expresados devengos al capítulo adicional 2.º, artículo 2.º, "Subvenciones a la explotación de las comunicaciones aéreas", de la sección 17 del vigente presupuesto de gastos.

Lo digo a V. I. a los efectos oportunos. Madrid, 30 de septiembre de 1931.—*Diego Martínez Barrios.*

Señor Director general de Aeronáutica Civil.

(*Gaceta* 1.º de octubre de 1931.)

Línea aérea Barcelona-Seo de Urgel

Ilmo. Sr.: Vista la instancia elevada en 9 de febrero próximo pasado por D. Antonio Fagoaga y Collazo, en nombre y representación de D. Jaime Nadal Maimó, como apoderado del mismo, en la que se solicita se le conceda la autorización necesaria para establecer una línea aérea de carácter particular que una a Barcelona con el Principado de Andorra, con escala facultativa en Seo de Urgel, pidiendo, asimismo, la oportuna autorización para establecer un campo de aterrizaje por su cuenta en Seo de Urgel, ajustándose a cuantas disposiciones legales están vigentes, así como la correspondiente para

recoger de las oficinas de Correos españoles en la capital de los valles de la República de Andorra la correspondencia que debe ser cursada por vía aérea a todos los países que constituyen la Unión Postal Universal, franqueada con los sellos corrientes, más uno para la sobretasa aérea que el Gobierno determine y para la emisión de cuyos sellos pide el correspondiente permiso de manera análoga a lo que se concede a muchas Compañías aéreas de Europa y América. Solicita, por último, el permiso necesario para recoger de las Administraciones de Correos de Barcelona y Seo de Urgel la correspondencia di-

rigida a Andorra y que tenga que ser cursada entre dichas poblaciones a todos los países de la Unión Postal Universal.

Teniendo presente la Orden ministerial número 479, fecha 16 de junio de 1927, en la que se determinan las condiciones en que pueden concederse por el Estado las líneas aéreas con dicho carácter de particulares y vistos los diversos informes emitidos por la Secretaría de la Dirección General, así como el de la Dirección General de Correos y Dirección del Timbre, este Ministerio ha dispuesto:

1.º Que quede autorizado D. Jaime Nadal Maimó para establecer por su cuenta en aquella ciudad de Seo de Urgel, y en el sitio denominado Monte del Cuervo, un aeródromo que tendrá carácter de particular y sometido a las disposiciones vigentes para estos casos.

2.º Una vez construido dicho aeródromo y aprobado por esta Dirección General, así como adquiridos los aparatos y dispuesto el personal

técnico que ha de servir dicha línea y que se encuentre dentro de los preceptos reglamentarios para poder volar sobre territorio español que se exigen a las aeronaves y personal navegante, en cumplimiento de la citada Orden de 18 de junio de 1927 cuando la línea de que se trata se halle establecida en la forma anterior, el peticionario deberá solicitar la autorización correspondiente para efectuar transportes de carácter público, lo que podrá concederse si, a juicio de la Dirección General, la línea presenta las necesarias garantías técnicas de todo orden. Llegado dicho momento podrá autorizarse la emisión del sello para el pago de la sobretasa, de acuerdo con las normas dadas por la Dirección General del Timbre.

Madrid, 15 de octubre de 1931.—El Ministro de Comunicaciones, *Diego Martínez Barrios*.

Señor Director general de Aeronáutica Civil.

Movimiento del tráfico de la línea aérea Madrid - Barcelona, Barcelona - Madrid, en el mes de octubre de 1931

En explotación por la Comisión Gestora de Incautación de Líneas Aéreas Subvencionadas
Kilómetros de la línea: 520

Viajes efectuados	TIEMPO EN VUELO		Kilómetros recorridos	Pasajeros transportados	MERCANCIAS TRANSPORTADAS		CORREO TRANSPORTADO	
	H.	M.			Kilos	Gramos	Kilos	Gramos
60	203	05	31.200	381	5 536	530	44	513

Clasificación por nacionalidades y sexos de los pasajeros transportados por la Comisión Gestora de Incautación de Líneas Aéreas Subvencionadas, en la línea aérea Madrid-Barcelona, Barcelona-Madrid, durante el mes de octubre de 1931

NACIONALIDAD	SEXO		TOTALES
	Masculino	Femenino	
ESPAÑOLA	325	28	353
ALEMANA	12	1	13
FRANCESA	7	2	9
HOLANDESA	1	»	1
INGLESA	3	1	4
ITALIANA	1	»	1
TOTALES	349	32	381

Movimiento del tráfico de la línea aérea Madrid-Sevilla, Sevilla-Madrid, en el mes de octubre de 1931

**En explotación por la Comisión Gestora de Incautación de Líneas Aéreas Subvencionadas
Kilómetros de la línea: 400**

Viajes efectuados	TIEMPO EN VUELO		Kilómetros recorridos	Pasajeros transportados	MERCANCÍAS TRANSPORTADAS		CORREO TRANSPORTADO	
	H.	M.			Kilos	Gramos	Kilos	Gramos
58	153	45	23.200	254	391	800	3	106

Clasificación por nacionalidades y sexos de los pasajeros transportados por la Comisión Gestora de Incautación de Líneas Aéreas Subvencionadas, en la línea aérea Madrid-Sevilla, Sevilla-Madrid, durante el mes de octubre de 1931

NACIONALIDAD	SEXO		TOTALES
	Masculino	Femenino	
ESPAÑOLA	194	23	217
ALEMANA	5	»	5
FRANCESA	3	»	3
HOLANDESA	4	2	6
INGLESA	3	»	3
ITALIANA	1	»	1
MEJICANA	1	»	1
NORTEAMERICANA	2	»	2
PORTUGUESA	4	»	4
SUECA	1	»	1
SUIZA	6	5	11
TOTALES	224	30	254

Resumen del movimiento del tráfico en las distintas líneas aéreas españolas en el mes de octubre de 1931

LINEA AEREA	ENTIDAD EXPLOTADORA	Longitud kilométrica de la línea	Viajes efectuados	TIEMPO EN VUELO		Kilómetros recorridos	Pasajeros transportados	MERCANCIAS TRANSPORTADAS		CORREO TRANSPORTADO	
				H.	M.			Kilos	Grs.	Kilos	Grs.
Madrid-Barcelona, Barcelona-Madrid.	Comisión Gestora de Incautación de Líneas Aéreas Subvencionadas	520	60	203	05	31.200	381	5.536	530	44	513
Madrid-Sevilla, Sevilla-Madrid. . .	Idem	400	58	153	45	23.200	254	391	800	3	106
TOTALES		920	118	356	50	54.400	635	5.928	330	47	619

Resumen de los pasajeros transportados por las distintas líneas aéreas españolas, clasificados por nacionalidades y sexos, en el mes de octubre de 1931

NACIONALIDAD	SEXO		TOTALES
	Masculino	Femenino	
ESPAÑOLA	519	51	570
ALEMANA	17	1	18
FRANCESA	10	2	12
HOLANDESA	5	2	7
INGLESA	6	1	7
ITALIANA	2	»	2
MEJICANA	1	»	1
NORTEAMERICANA	2	»	2
PORTUGUESA	4	»	4
SUECA	1	»	1
SUIZA	6	5	11
TOTALES	573	62	635

Servicios prestados por los pilotos de las distintas líneas aéreas españolas en el mes de octubre de 1931

NOMBRE DEL PILOTO	ENTIDAD DONDE PRESTA SUS SERVICIOS	KILOMETROS VOLADOS	TIEMPO EN VUELO	
			H.	M.
D. Pedro Tonda	Comisión Gestora de Incautación de Líneas Aéreas Subvencionadas	7.560	48	25
» Eduardo Lasterra.	Idem.	6.840	46	10
» Eduardo Soriano.	Idem.	6.480	43	10
» Joaquín Gou	Idem.	8.400	54	20
» Francisco Torre Marín	Idem.	6.560	42	40
» Luis Ruano	Idem.	9.400	58	25
» Francisco Coterillo.	Idem.	2.880	19	»
» Joaquín Cayón	Idem.	6.640	44	40
TOTALES		54.400	356	50

MOVIMIENTO DEL TRAFICO EN LOS AEROPUERTOS NACIONALES DURANTE EL TERCER TRIMESTRE DE 1931

AEROPUERTO	AERONAVES						PASAJEROS				CORREO Y PERIÓDICOS								EQUIPAJE				MERCANCÍAS					
	ENTRADAS			SALIDAS			Entra- dos	Salidos	De tránsito	TOTAL	Entrado		Salido		De tránsito		TOTAL		Entrado	Salido	De tránsito	TOTAL	Entrado	Salido	De tránsito	TOTAL		
	Comer- ciales	Turis- mo	Milita- res	Comer- ciales	Turis- mo	Milita- res					Kgs.	Gr.	Kgs.	Gr.	Kgs.	Gr.	Kgs.	Gr.									Kgs.	Gr.
Alcudia (Mallorca) . . .	9			9											465	858	465	858										
Barcelona (Puerto) . . .	55			55			54	59		113	3	18			5.735	490	5.738	508	651	651		1.302	668	15			683	
Barcelona (Prat)	178	15	23	177	15	23	698	652		1.350	2.510	65	317	402			2.827	467	5.291	3.670		8.961	21.273	4.146			25.419	
Barajas (Madrid)		10	1		10	1																						
Burgos		13			13																							
Getafe (Madrid)	189	30	1	190	32		889	911	11	1.811	208	939	14.818	69	9	615	15.036	623	7.070	7.010	124	14.204	2.430	1.492	472		4.394	
Granada		2	68		1	68																						
Las Palmas (Canarias) .	5			5																								
León		3			3																							
Lérida (Civil)		1	1		1	1																						
Los Alcázares	20	3	21	20	3	21			62	62					4.784		4.784											
Logroño		2			2																							
Sevilla (Tablada)	94	12		93	13		396	374	1	771	39	638	36	355			75	993	3.352	3.360		6.712	685	319			1.004	
TOTALES	550	91	115	549	93	114	2.037	1.996	74	4.107	2.761	660	15.171	826	10.994	963	28.928	449	16.364	14.691	124	31.179	25.056	5.972	472		31.500	



INFORMACIÓN EXTRANJERA

Nota del Gobierno japonés relativa a la navegación aérea sobre dicho país

El número de aviadores extranjeros que vuelan sobre territorio japonés va aumentando últimamente de manera considerable. Desgraciadamente, entre los mismos los hay que han debido ser castigados por contravenir las leyes y los reglamentos japoneses sobre navegación aérea y sobre zonas fortificadas.

En consecuencia, el Ministerio Imperial de Negocios Extranjeros tiene la honra de rogar a la Legación de España que tenga la bondad de continuar advirtiéndolo, como lo ha hecho hasta el presente, a los aviadores españoles que proyecten en el porvenir volar sobre territorio japonés, la conveniencia de obtener previamente, por vía diplomática, la indicación de las condiciones requeridas para la admisión de sus aero-

naves sobre el territorio citado, con el fin de evitar incidentes tan desagradables como la contravención de las disposiciones legales al respecto.

Para mayor precisión, cree el Ministerio debe añadir que el Gobierno Imperial ha adoptado el criterio de prohibir, sin excepción y temporal o definitivamente, el vuelo sobre territorio japonés a aquellos aviadores nacionales o extranjeros que hayan contravenido o no observen en lo sucesivo las leyes y reglamentos japoneses sobre navegación aérea, sobre zonas fortificadas u otras disposiciones de naturaleza análoga.

Tokio, 12 de octubre de 1931.

Nota del Gobierno de Estonia sobre los aviones extranjeros que vuelan sobre su territorio

Durante los últimos tiempos han sido frecuentes los casos de aterrizaje de aviones deportivos de propiedad privada, provenientes del extranjero a Estonia, sobre los aeródromos estonianos militares, sin que esos aviones hayan obtenido la autorización necesaria, lo que ha provocado serios disgustos. El Ministerio de la Defensa Nacional acaba de señalar que un tal aterrizaje sobre un aeródromo militar sin la correspondiente autorización y aviso anterior puede dar lugar a incidentes graves entre los puestos militares y los aviones extranjeros en cuestión. Tomando en consideración lo que antecede, el Ministerio de Negocios Extranjeros tiene

el honor de poner en conocimiento de la Legación de España las informaciones siguientes, con el ruego de transmitir las a las personas e instituciones interesadas que pidan autorización para volar sobre el territorio estoniano o aterrizar sobre él:

1) El uso del aeródromo militar será solamente permitido a los aviones extranjeros de propiedad privada en casos excepcionales, habiendo solicitado y obtenido del Ministerio de Defensa Nacional una autorización especial, habiendo indicado el tiempo exacto de la llegada y del aterrizaje.

2) Los aviones extranjeros de propiedad

privada están autorizados a hacer uso de los aeródromos privados situados en la proximidad de Tallinn, y especialmente del aeródromo de Nehatu, propiedad de la Sucursal de Tollinn de la Sociedad de comunicaciones aéreas germanorusas "Deruluft" y los hidroaviones en gestación para los mismos pertenecientes a la Sociedad finlandesa "Aero" sobre el lago Ulemiste. A la presente, se encuentran unidas las cartas de las direcciones de los aeródromos antes mencionados del 27 y 22 de junio dirigidas al Ministerio de Vías y Comunicaciones, conteniendo informes detallados sobre las condiciones en las cuales el uso de dichos aeródromos está permitido. Por lo que respecta a autorizaciones para volar sobre Estonia y el aterrizaje de aviones extranjeros privados, el Ministerio de Negocios Extranjeros tiene el honor de llamar la atención de la Legación en lo que sigue:

Las autorizaciones para vuelos en Estonia y el aterrizaje sobre territorio estoniano son concedidas a los aviones extranjeros de propiedad privada y a los pilotos de esos aviones por la Dirección Central de Policía, dependiente del Ministerio de Justicia y del Interior, por intermedio de la Legación o del Consulado de Estonia respectivo, o por el Ministerio de Negocios

Extranjeros, sobre la base de la Ley concerniente a la navegación aérea (v. "Riigi Teataja" N.º 43-1923) y del reglamento obligatorio del Ministerio del Interior relativo al control de la navegación aérea privada entre ("Riigi Teataja" N.º 54-1926) y el reglamento que modifica el anterior ("R. T." N.º 39-1927). La autorización necesaria concedida por el Ministerio de Justicia y del Interior, los permisos escritos son entregados a los pilotos interesados por la Legación o el Consulado de Estonia por intermedio de quien ha pedido la autorización (en casos excepcionales los Cónsules honorarios están autorizados a entregar esos permisos si en el país de su residencia no existiera Representación diplomática de Estonia). Los permisos están redactados en dos lenguas, en estoniano y en la del país de residencia de la Legación o del Consulado (o en lengua francesa). En el caso de que la autorización de vuelo sea pedida por vía diplomática, por la Representación de un Estado extranjero en Estonia, por intermedio del Ministerio de Negocios Extranjeros, el Ministerio de Justicia y del Interior puede entregar directamente el permiso en cuestión a los pilotos extranjeros.

Tallinn, 27 de julio de 1931.

Noticia sobre la base de hidros de Tallinn (Estonia)

La base de hidros de la Sociedad Aero se encuentra en el Lago de Ulemiste, cerca de la carretera que conduce al filtro de distribución de agua de la ciudad de Tallinn. No hay ninguna marca distintiva especial. Para el telégrafo o teléfono sin hilos la señal de llamada a la base de hidros es "ESG" onda 170-180 metros. La autorización para su uso puede ser obtenida en la sucursal estoniana de la Sociedad Aero, dirección Kaupmehé tan. 15-2, Tallinn. Se puede hacer uso de la base de hidros de la Socie-

dad Aero sin condiciones especiales, en el momento en que los aviones de propiedad de la Sociedad Aero no están en el puente. La cantidad de la remuneración a pagar se fijará de acuerdo entre los pilotos del avión y el personal que ha prestado ayuda. Para el transporte de los funcionarios de Policía habrá de pagar la cantidad de cinco coronas estonianas a la Sociedad Aero, en caso de que ella hubiere efectuado el transporte.

Resumen de la información de la "Commission Internationales de Navigation Aérienne" (C. I. N. A.) en sus "Bulletins de Renseignements", durante el mes de octubre de 1931

DERECHO INTERNACIONAL

Territorio del Tanganyika. — Reglamentos de Navegación Aérea 1929.

Bol. 481, pág. 2.

Bulgaria. — El Ministerio de Negocios Extranjeros, de acuerdo con la Dirección de Aeronáutica, ha delegado en las diferentes Legaciones de Bulgaria en el extranjero el derecho de acordar la autorización para volar sobre el territorio de su país con o sin aterrizaje.

Bol. 482, pág. 1.

Francia. — Zonas del territorio de las colonias francesas sobre las cuales está prohibido el vuelo de las aeronaves. (Decreto de 8 de julio de 1931.)

Transporte y uso de aparatos fotográficos y cinematográficos en las colonias francesas a bordo de aeronaves. (Decreto de 8 de julio de 1931.)

Bol. 482.

DERECHO AEREO INTERNO

Registro de aeronaves

Gran Bretaña. — Adiciones en mayo de 1931-julio 1931.

Bol. 479, págs. 8 y 9.

Sarre (Territorio de la). — Julio 1931.

Bol. 480, pág. 4.

Australia. — Cambios sufridos durante el mes de julio de 1931.

Bélgica. — Modificaciones desde el 1.º de julio hasta el 30 de septiembre 1931.

Bol. 481, págs. 31 y 32.

Canadá e Italia. — Agosto de 1931.

Bol. 482, págs. 7 y 8.

INFORMACION

Aviso a los navegantes aéreos

Alemania. — Aeródromo de Leipzig-Mockau: Trabajos.

Wilhelmshayen: Ejercicios de tiro.

Líneas Berlín-Halle-Leipzig y Hanovre-Fehimarn: Faros aeronáuticos.

Bol. 479, pág. 14.

Bélgica. — Balizaje sobre las líneas Bruselas-Londres y Bruselas-Colonia.

Bol. 479, pág. 14.

Aeródromo de Bruselas. Servicio de transmisiones radioeléctricas: Horas de aperturas de los puestos de T. S. H.

Bol. 482, pág. 9.

Francia. — Abbeville: Radiofaro. Berck sur Mer y Villeneuve-Orly: Trabajos.

Bol. 479, pág. 15.

Cherbourg-Querqueville: Terreno ocupado por formaciones militares. Velizy-Villa Coublay: Vuelos de noche; ensayos de luces de situación; características. Cazaux: Trabajos.

Bol. 480. Hijeres-Palyvestre: Modificaciones efectuadas en el área de aterrizaje.

Bol. 482, pág. 11.

Gran Bretaña. — La bandera de la Aviación civil. Pesos *standard* para el combustible, el aceite, la tripulación y los pasajeros. Condiciones de evacuación en caso de peligro.

Bol. 479, pág. 17. Cables de alta tensión en la proximidad del terreno de aterrizaje privado en Stallions, Green, Tomvrigde.

Bol. 481, pág. 36. Vuelos de noche sin luces de navegación.

Bol. 482, pág. 13.

Suiza. — Precauciones relativas al empleo de bengalas pirotécnicas.

Bol. 482, pág. 20.