



DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DÊSTE NÚMERO — \$96

Toda a correspondência, quer official, quer relativa a anúncios e à assinatura do *Diário do Governo*, deve ser dirigida à Direcção Geral da Imprensa Nacional. As publicações literárias de que se recebem 2 exemplares annunciam-se gratuitamente.

| ASSINATURAS | | |
|--|----------|--------------------------|
| As 3 séries . . . | Ano 50\$ | Semestre. 28\$00 |
| A 1.ª série. . . . | 30\$ | » 18\$00 |
| A 2.ª série. . . . | 20\$ | » 14\$00 |
| A 3.ª série. . . . | 15\$ | » 10\$00 |
| Avulso: Número de duas páginas 15\$; | | |
| de mais de duas páginas 30\$ por cada duas páginas | | |

O preço dos anúncios (pagamento adiantado), é de \$60 a linha, acrescido de \$01(5) de selo por cada um. Exceptuam-se os casos previstos nos §§ 1.º e 2.º do artigo 3.º da lein.º 1:043, publicada no *Diário do Governo* n.º 169, 1.ª série, 31-VIII-1920.

SUMÁRIO

Ministério dos Negócios Estrangeiros:

Carta de confirmação e ratificação relativa a uma Convenção Internacional sobre navegação aérea, assinada em Paris em 11 de Outubro de 1919.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção Geral dos Negócios Políticos e Diplomáticos

1.ª Repartição

ANTÓNIO JOSÉ DE ALMEIDA, Presidente da República Portuguesa pelo voto do Congresso, faço saber, aos que a presente Carta de Confirmação e Ratificação virem, que aos 13 de Outubro de 1919, foi assinada em Paris, entre Portugal, os Estados Unidos da América, o Império Britânico, a França, a Itália, o Japão, a Bélgica, a Bolívia, o Brasil, a China, Cuba, o Equador, a Grécia, Guatemala, Haiti, o Hedjaz, Honduras, Libéria, Nicarágua, Panamá, Peru, a Polónia, a Roménia, o Estado Servo-Croata-Slovénio, o Sião, a Tcheco-Slováquia e o Uruguay, uma Convenção Internacional sobre a navegação aérea, e seus anexos, que foram feitos num único exemplar depositado nos arquivos do Governo da República Francesa.

Visto, examinado e considerado quanto se contém na referida convenção e anexos, aprovados por lei de 14 de Abril de 1920, são, pela presente Carta, a mesma Convenção e anexos confirmados e ratificados, assim no todo como em cada uma das suas cláusulas e estipulações, e dados por firmes e válidos para produzir os seus devidos efeitos, e serem inviolavelmente cumpridos e observados.

Em testemunho do que a presente Carta vai por mim assinada e selada com o selo da República.

Paços do Governo da República, 20 de Abril de 1921.—ANTÓNIO JOSÉ DE ALMEIDA—*Xavier da Silva.*

Convenção Internacional sobre a navegação aérea

(13 de Outubro de 1919)

Os Estados Unidos da América, Bélgica, Bolívia, Brasil, Império Britânico, China, Cuba, Equador, França, Grécia, Guatemala, Haiti, Hedjaz, Honduras, Itália, Japão, Libéria, Nicarágua, Panamá, Polónia, Portugal, Roménia, Estado Sérvio-Croata-Slovénio, Sião, Estado Tcheco-Slováquio e Uruguai.

Considerando os progressos da navegação aérea e o interesse universal duma regulamentação comum;

Julgando necessário estabelecer desde já certos princípios e regras destinados a evitar controvérsias;

Animados do desejo de favorecer o desenvolvimento das comunicações aéreas internacionais com um fim pacífico:

Resolveram concluir uma convenção para este efeito e designaram como seus plenipotenciários, reservando o direito de poder substituí-los no acto da assinatura:

O Presidente dos Estados Unidos da América:

O *Honourable* Frank Lyon Polk, Sub-Secretário de Estado.

Sua Majestade o Rei dos Belgas:

Paul Hymans, Ministro dos Negócios Estrangeiros, Ministro de Estado.

O Presidente da República da Bolívia:

Ismael Montes, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário da Bolívia em Paris.

O Presidente da República do Brasil:

Olinto de Magalhães, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário do Brasil em Paris.

Sua Majestade o Rei do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda e do Território Britânico Ultramarino, Imperador das Índias:

O *Right Honourable* David Lloyd George, M. P., Primeiro *Lord* da Tesouraria e Primeiro Ministro;

E

Pelo Dominion do Canadá:

O *Honourable* Sir Albert Edward Kemp, K. C. M. G., Ministro das Forças Ultramarinas;

Pela Confederação Australiana:

O *Honourable* George Foster Pearce, Ministro da Defesa;

Pela União Sul-Africana:

O *Right Honourable* Visconde Milner, G. C. B., G. C. M. G.;

Pelo Dominion da Nova Zelândia:

O *Honourable* Sir Thomas Mackenzie, K. C. M. G., Alto Comissário para a Nova Zelândia no Reino Unido;

Pela Índia:

O *Right Honourable* Barão Sinha, K. C., Sub-Secretário de Estado para a Índia.

O Presidente da República Chinesa:

Vikiun Wellington Koo, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário da China em Washington.

O Presidente da República Cubana:

Antônio Sanchez de Bustamante, decano da Faculdade de Direito da Universidade de Havana, Presidente da Sociedade Cubana de Direito Internacional.

O Presidente da República do Equador:

Enrique Dorn y de Alsua, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário do Equador em Paris.

O Presidente da República Francesa:

Georges Clomenceau, Presidente do Conselho e Minis-
tra da Guerra.

Sua Majestade o Rei dos Helenos:

Nicolau Politis, Ministro dos Negócios Estrangeiros.

O Presidente da República de Guatemala:

Joaquim Mendez, antigo Ministro de Estado das Obras Públicas e da Instrução Pública, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário de Guatemala em Washington, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário em missão especial em Paris.

O Presidente da República do Haiti:

Tertullien Guilbaud, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário do Haiti em Paris.

Sua Majestade o Rei do Hedjaz:

Rustem Haidar.

O Presidente da República das Honduras:

Dr. Policarpe Bonilla, em missão especial em Washington, antigo Presidente da República das Honduras, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário,

Sua Majestade o Rei de Itália:

O *Honorable* Tommaso Tittoni, Senador do Reino e Ministro dos Negócios Estrangeiros.

Sua Majestade o Imperador do Japão:

K. Matsui, Embaixador Extraordinário e Plenipotenciário de S. M. o Imperador do Japão em Paris.

O Presidente da República da Libéria:

O *Honorable* C. D. B. King, Secretário de Estado.

O Presidente da República de Nicarágua:

Salvador Chamorro, Presidente da Câmara dos Deputados.

O Presidente da República de Panamá:

Antônio Burgos, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário de Panamá em Madrid.

O Presidente da República do Peru:

Carlos G. Candamo, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário do Peru em Madrid.

O Presidente da República Polaca:

Inácio J. Paderewski, Presidente do Conselho de Ministros e Ministro dos Negócios Estrangeiros.

O Presidente da República Portuguesa:

Dr. Afonso Costa, antigo Presidente do Conselho de Ministros.

Sua Majestade o Rei da Roménia:

Nicolas Misu, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário da Roménia em Londres.

Sua Majestade o Rei dos Sérvios, Croatas e Slovenos:

Milenko R. Vesnitch, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário de S. M. o Rei dos Sérvios, Croatas e Slovenos em Paris.

Sua Majestade o Rei de Sião:

Sua Alteza o Príncipe Charoon, Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário de S. M. o Rei de Sião em Paris.

O Presidente da República Tcheco-Slovaca:

Carlos Kramar, Presidente de Conselho de Ministros.

O Presidente da República do Uruguai:

Juan António Buero, Ministro da Indústria e antigo Ministro dos Negócios Estrangeiros.

Os quais acordaram nas disposições seguintes:

CAPÍTULO I

Princípios gerais

Artigo 1.º As Altas Partes Contratantes reconhecem que cada Potência tem a soberania completa e exclusiva sobre o espaço atmosférico que cobre o seu território.

Nos termos da presente Convenção o território de um Estado será considerado como compreendendo o território nacional metropolitano e colonial e bem assim as águas territoriais adjacentes a esse território.

Art. 2.º Cada Estado Contratante compromete-se a conceder em tempo de paz, às aeronaves dos outros Estados Contratantes, a liberdade de passagem inofensiva por cima do seu território, contanto que sejam observadas as condições estabelecidas na presente Convenção.

As regras estabelecidas por um Estado Contratante para a admissão sobre o seu território, das aeronaves pertencentes aos outros Estados Contratantes, devem ser aplicadas sem distinção de nacionalidade.

Art. 3.º Cada Estado Contratante tem o direito de proibir às aeronaves pertencentes aos outros Estados Contratantes, por motivos de ordem militar ou no interesse da segurança pública, sob as penas previstas pela sua legislação, o voo por cima de determinadas zonas do seu território, sob a reserva de que não fará nenhuma distinção, a este respeito, entre as suas aeronaves particulares e as dos outros Estados Contratantes.

Neste caso, a situação e extensão das zonas proibidas serão previamente publicadas e notificadas aos outros Estados Contratantes.

Art. 4.º Toda a aeronave que se encontre por cima de uma zona proibida será obrigada, desde que de tal se aperceba, a fazer o sinal de alarme, previsto no § 17.º do Anexo D, e deverá aterrar fora da zona proibida, o mais depressa e mais próximo possível, num dos aeródromos do Estado a que pertencer essa zona.

CAPÍTULO II

Nacionalidade das aeronaves

Art. 5.º Nenhum Estado Contratante admitirá, a não ser com uma autorização especial e temporária, a circulação por cima do seu território de uma aeronave que não tenha a nacionalidade de um dos Estados Contratantes.

Art. 6.º As aeronaves têm a nacionalidade do Estado sob o registo do qual estão matriculadas, conforme as prescrições da Secção I (c) do Anexo A.

Art. 7.º As aeronaves não poderão ser matriculadas num Estado Contratante, desde que não pertençam inteiramente, a súbditos desse Estado.

Para que uma Sociedade possa ser registada como pro-

prietária de uma aeronave é preciso que satisfaça às seguintes condições:

a) Ter a nacionalidade do Estado em que a aeronave está matriculada;

b) Terem essa mesma nacionalidade o Presidente e dois terços, pelo menos, dos seus administradores;

c) Satisfazer a Sociedade a todas as outras condições, que possam ser prescritas pelas leis desse mesmo Estado.

Art. 8.º Uma aeronave não pode ser matriculada em mais de um Estado.

Art. 9.º Os Estados Contratantes trocarão entre si, e transmitirão mensalmente à Comissão Internacional de Navegação Aérea, a que se refere o artigo 34.º, cópias das inscrições e anulações de inscrição, efectuadas nos seus registos de matrícula, durante o mês anterior.

Art. 10.º Para a Navegação Internacional, cada aeronave de acôrdo com as disposições do Anexo A, deve ter bem visíveis uma marca de nacionalidade e outra de matrícula, assim como o nome e domicílio do proprietário.

CAPÍTULO III

Certificados de navegabilidade e de aptidão

Art. 11.º Na navegação internacional, toda a aeronave deverá, em conformidade com as condições prescritas no Anexo B, estar munida dum certificado de navegabilidade, passado ou declarado válido pelo Estado a cuja nacionalidade ela pertencer.

Art. 12.º O comandante, pilotos, mecânicos e outros membros do pessoal condutor duma aeronave, devem estar munidos de certificados de aptidão e licenças passadas ou declaradas válidas pelo Estado a cuja nacionalidade pertencer a aeronave, nas condições previstas pelo Anexo E.

Art. 13.º O certificado de navegabilidade, os certificados de aptidão e as licenças concedidas ou declaradas válidas pelo Estado, a cuja nacionalidade pertence a aeronave em conformidade com as regras estabelecidas pelos Anexos B e E, e de futuro pela Comissão Internacional de Navegação Aérea, serão também reconhecidos como válidos pelos outros Estados.

Cada Estado tem o direito de não reconhecer a validade, para a circulação dentro dos limites por cima do seu território, aos certificados e licenças concedidos a um dos seus súbditos por um outro Estado Contratante.

Art. 14.º Nenhum aparelho de telegrafia sem fios poderá ser transportado por uma aeronave sem uma licença especial concedida pelo Estado a cuja nacionalidade ela pertença. Estes aparelhos só poderão ser empregados por membros da equipagem, munidos para este efeito duma licença especial.

Toda a aeronave afecta a um serviço público, e susceptível de transportar pelo menos dez pessoas, deverá ser munida de aparelhos de telegrafia sem fio (emissão e recepção), desde que as regras para o emprego destes aparelhos tenham sido determinadas pela Comissão Internacional de Navegação Aérea.

Esta Comissão poderá ulteriormente estender a obrigação de transporte do aparelho de telegrafia sem fio a todas as outras categorias de aeronaves, nas condições e pela forma que ela determinar.

CAPÍTULO IV

Admissão à navegação aérea por cima dum território estrangeiro

Art. 15.º Toda a aeronave pertencente a um Estado Contratante tem o direito de atravessar a atmosfera dum outro Estado sem aterrar. Neste caso deverá seguir o itinerário fixado pelo Estado por cima do qual voa.

Todavia por motivos de policia geral será obrigado a aterrar, se para tal receber ordem por meio dos sinais previstos no Anexo D.

Toda a aeronave que atravessar dum Estado para outro Estado deve, se o regulamento deste último o exigir, aterrar num dos aeródromos por elle fixado. Estes aeródromos serão notificados pelos Estados Contratantes à Comissão Internacional de Navegação Aérea, que transmitirá esta notificação a todos os Estados Contratantes.

O estabelecimento das vias internacionais de navegação aérea está subordinado ao consentimento dos Estados que elas atravessam.

Art. 16.º Cada Estado Contratante terá o direito de fixar em proveito das suas aeronaves nacionais quaisquer reservas e restrições respeitantes ao transporte commercial de pessoas e de mercadorias entre dois pontos do seu território.

Estas reservas e restrições serão imediatamente publicadas e comunicadas à Comissão Internacional de Navegação Aérea, que as notificará aos outros Estados Contratantes.

Art. 17.º As aeronaves dum Estado Contratante, que tenha estabelecido reservas e restrições em conformidade com o artigo 16.º, poderão ser sujeitas às mesmas reservas e restrições em qualquer outro Estado Contratante, ainda que este último Estado as não imponha às outras aeronaves estrangeiras.

Art. 18.º Toda a aeronave que passe ou transite através da atmosfera dum Estado Contratante, compreendendo as aterrissagens e paragens notoriamente necessárias, poderá evitar ser apreendido por contrafacção de patente de invenção, desenho ou modelo, mediante o depósito duma caução, cuja importância, à falta de acôrdo amigável, será fixada no mais curto prazo de tempo pela autoridade competente do lugar onde a apreensão se deveria fazer.

CAPÍTULO V

Regras a observar à partida, em trânsito e ao aterrar

Art. 19.º Toda a aeronave destinada à navegação internacional deve estar munida:

a) Dum certificado de matrícula, em conformidade com o Anexo A;

b) Dum certificado de navegabilidade, em conformidade com o Anexo B;

c) Dos certificados e licenças do comandante, dos pilotos e dos membros da equipagem, em conformidade com o Anexo E;

d) Se transportar passageiros: da lista nominal destes;

e) Se transportar mercadorias: dos conhecimentos e manifestos;

f) De livros de bordo, em conformidade com o Anexo C;

g) Se for munido de aparelho de telegrafia sem fio, da licença prevista pelo artigo 14.º

Art. 20.º Os livros de bordo serão conservados durante dois anos a datar da última inscrição que neles tenha sido lançada.

Art. 21.º À partida e aterragem duma aeronave, as autoridades do país terão em todos os casos o direito de visitar toda a aeronave e de verificar todos os documentos de que ela deve estar munida.

Art. 22.º As aeronaves dos Estados Contratantes terão direito para a aterragem, sobretudo em caso de avaria às mesmas medidas de assistência que as aeronaves nacionais.

Art. 23.º A salvação dos aparelhos perdidos no mar será regulada, salvo convenções em contrario, pelos principios de direito marítimo.

Art. 24.º Todo o aeródromo dum Estado Contratante que esteja aberto mediante o pagamento de certas taxas ao uso público das aeronaves nacionais, será aberto nas

mesmas condições às aeronaves dos outros Estados Contratantes.

Por cada um destes aeródromos haverá uma tarifa única de aterragem e de estadia, aplicável indiferentemente às aeronaves nacionais e estrangeiras.

Art. 25.º Cada um dos Estados Contratantes compromete-se a tomar as medidas apropriadas para assegurar que todas as aeronaves que naveguem por cima do seu território e todas as aeronaves com a marca da sua nacionalidade, em qualquer lugar que se encontrem, se conformarão com os regulamentos previstos no Anexo D.

Cada Estado Contratante compromete-se a assegurar a perseguição e castigo dos contraventores.

CAPÍTULO VI

Transportes proibidos

Art. 26.º É proibido, na navegação internacional, o transporte em aeronave, de explosivos, armas e munições de guerra. Não será permitido a nenhuma aeronave estrangeira o transportar artigos desta natureza, dum ponto para outro do território dum mesmo Estado Contratante.

Art. 27.º Cada Estado pode, em matéria de navegação aérea, proibir ou regular o transporte ou uso de aparelhos fotográficos.

Todavia esta regulamentação deverá ser notificada imediatamente à Comissão Internacional de Navegação Aérea, que comunicará esta informação aos outros Estados Contratantes.

Art. 28.º Por razões de ordem pública o transporte de quaisquer objectos que não sejam mencionados nos artigos 26.º e 27.º poderá ser submetido a restrições por qualquer Estado Contratante. Esta regulamentação deverá ser imediatamente notificada à Convenção Internacional de Navegação Aérea, que a comunicará aos outros Estados Contratantes.

Art. 29.º Todas as restrições mencionadas no artigo 28.º devem aplicar-se indiferentemente às aeronaves nacionais e estrangeiras.

CAPÍTULO VII

Aeronaves do Estado

Art. 30.º São consideradas como aeronaves do Estado:

- a) As aeronaves militares;
- b) As aeronaves exclusivamente empregadas em qualquer serviço do Estado, tais como: Correios, Alfândegas, Polícia.

As outras aeronaves serão consideradas aeronaves particulares.

Todas as aeronaves do Estado, que não sejam as aeronaves militares, de alfândega ou de polícia, serão tidas como aeronaves particulares e por isso mesmo sujeitas a todas as disposições da presente Convenção.

Art. 31.º Toda a aeronave comandada por um militar nomeado para este fim é considerada como aeronave militar.

Art. 32.º Nenhuma aeronave militar dum Estado Contratante deve voar sobre o território dum outro Estado Contratante, nem nele aterrar, sem prévia autorização especial. Neste caso a aeronave militar, caso não haja determinação em contrário, gozará, em princípio, dos privilégios habitualmente concedidos aos navios de guerra estrangeiros.

Uma aeronave militar obrigada a aterrar, ou convidada ou intimada a aterrar, não adquire por isso direito a gozar nenhum dos privilégios designados no período anterior.

Art. 33.º Combinações particulares feitas separadamente entre os Estados devem determinar em que casos as aeronaves de polícia e de alfândega podem ser autorizadas a transpor a fronteira. Em caso algum estas aeronaves gozam dos privilégios previstos no artigo 32.º

CAPÍTULO VIII

Comissão Internacional de Navegação Aérea

Art. 34.º Constituir-se há sob o nome de Comissão Internacional de Navegação Aérea uma Comissão Internacional permanente sob a direcção da Sociedade das Nações e composta de:

Dois representantes por cada um dos seguintes Estados: Estados Unidos da América, França, Itália e Japão;

Um representante para a Gran-Bretanha e um por cada um dos domínios Britânicos e da Índia;

Um representante por cada um dos outros Estados Contratantes.

Cada um dos cinco primeiros Estados (considerando se para este efeito a Gran-Bretanha com os seus domínios e a Índia, como um só Estado) terá o menor número inteiro de votos que seja necessário e suficiente, para que, multiplicado esse número por cinco, o produto obtido seja superior pelo menos uma unidade ao total dos votos de todos os outros Estados Contratantes.

Cada um dos outros Estados, além dos cinco primeiros, terá um só voto.

A Comissão Internacional de Navegação Aérea determinará os seus regulamentos próprios e o local da sua sede permanente, mas terá a liberdade de se reunir onde julgar mais conveniente. A primeira reunião realizar-se há em Paris. A convocação para esta reunião será feita pelo Governo Francês, logo que a maioria dos Estados signatários lhe tenha notificado a ratificação da presente Convenção.

Esta Comissão terá as atribuições seguintes:

a) Receber as propostas de qualquer Estado Contratante ou dirigir-lhas no sentido de modificar ou emendar as disposições da presente Convenção; notificar as mudanças adoptadas;

b) Exercer as funções que lhe são atribuídas pelos presentes artigos 9.º, 13.º, 14.º, 15.º, 17.º, 27.º, 28.º, 36.º e 37.º da presente Convenção;

c) Introduzir todas as mudanças às disposições dos Anexos A e B;

d) Centralizar e comunicar aos Estados Contratantes as informações de qualquer natureza respeitantes à Navegação Aérea Internacional;

e) Centralizar e comunicar aos Estados Contratantes todas as informações de ordem radiotelegráfica, meteorológica e médica, que interessam a Navegação Aérea;

f) Assegurar a publicação de cartas para a Navegação Aérea, conforme as disposições do Anexo F;

g) Dar pareceres sobre todos os assuntos que os Estados possam submeter à sua apreciação.

A Comissão Internacional de Navegação Aérea só poderá introduzir qualquer modificação nas disposições dalgum dos Anexos quando a dita modificação tenha sido aprovada por três quartas partes do número total possível dos votos, isto é, do número total dos votos, como se todos os Estados estivessem presentes.

Esta modificação entrará em vigor quando tiver sido notificada pela Comissão Internacional de Navegação a todos os Estados Contratantes.

Qualquer modificação proposta aos artigos da presente Convenção será discutida pela Comissão Internacional de Navegação Aérea, quer ela emane de um dos Estados Contratantes, quer da própria Comissão.

Nenhuma modificação desta natureza poderá ser proposta à aceitação dos Estados Contratantes, se ela não tiver sido aprovada pelo menos por dois terços do total possível dos votos.

As modificações introduzidas nos artigos da Convenção (exceptuado os Anexos) antes de entrar em vigor devem ser expressamente adoptadas pelos Estados Contratantes.

As despesas de organização e funcionamento da Comissão Internacional de Navegação Aérea ficarão a cargo dos Estados Contratantes, proporcionalmente ao número de votos de que elles dispõem.

As despesas ocasionadas pela deslocação de delegações técnicas ficarão a cargo dos respectivos Estados.

CAPÍTULO IX

Disposições finais

Art. 35.º As Altas Partes Contratantes comprometem-se, cada uma no que lhe diz respeito, a cooperar tanto quanto possível na applicação das medidas internacionaes relativas a:

a) Centralização e distribuição dos informes meteorológicos, estatísticos, quer habituais, quer especiais, em conformidade com o disposto no Anexo G;

b) Publicação de cartas aeronáuticas unificadas, e fixação dum sistema uniforme de balizas aeronáuticas no chão, conforme o disposto no Anexo F;

c) Emprêgo da radiotelegrafia na navegação aérea, estabelecimento das estações radiotelegráficas necessárias, bem como a observância dos regulamentos internacionais radiotelegráficos.

Art. 36.º As disposições gerais relativas às alfândegas, no que respeita à navegação aérea internacional, formam um acôrdo particular que constitui o Anexo H da presente Convenção.

Nada poderá, na presente Convenção, ser interpretado de modo a contrariar o que os Estados Contratantes, conforme os princípios estabelecidos pela própria Convenção, estabeleçam dos protocolos especiais de Estado a Estado, relativamente às Alfândegas, à Polícia, aos Correios e a todos os assuntos de interesse comum respeitantes à navegação aérea. Estes protocolos devem ser imediatamente notificados à Comissão Internacional de Navegação Aérea, a qual os comunicará aos demais Estados Contratantes.

Art. 37.º Em caso de discordância entre dois ou mais Estados proveniente de diferentes interpretações da presente Convenção, será o litigio julgado pelo Tribunal Permanente de Justiça Internacional que será instituído pela Sociedade das Nações e enquanto este Tribunal não funcionar por meio de arbitragem.

Se as partes em litigio não se entenderem directamente sobre a escolha dos árbitros, proceder-se há da seguinte forma:

Cada uma das partes nomeará um árbitro e os árbitros juntos designarão um árbitro de desempate. Se os árbitros não chegarem a um acôrdo, então cada uma das partes designará um terceiro Estado e os terceiros Estados assim designados procederão à nomeação do árbitro de desempate, quer de comum acôrdo, quer tirando à sorte o nome dêste entre os indicados por cada um.

Os desacordos provocados pelos regulamentos técnicos anexos à presente Convenção serão resolvidos pela Comissão Internacional de Navegação Aérea, por maioria de votos.

No caso do litigio implicar a questão de competência na interpretação da própria Convenção ou na de um dos regulamentos, a decisão final deve ser dada pelo Tribunal Arbitral previsto no presente artigo.

Art. 38.º Em caso de guerra, as estipulações da presente Convenção não podem restringir a liberdade de acção dos Estados Contratantes, quer como beligerantes quer como neutros.

Art. 39.º As disposições da presente Convenção são completadas pelos Anexos A a H, os quais ressaltando o disposto no artigo 34.º, alínea c), têm o mesmo valor e entrarão em vigor ao mesmo tempo que a Convenção propriamente dita.

Art. 40.º Os Domínios Britânicos e a Índia são considerados como Estados para os efeitos da presente Convenção.

Os territórios e os súbditos dos países de protectorado ou dos territórios administrados em nome da Sociedade das Nações serão, para os efeitos da presente Convenção, assimilados respectivamente aos territórios e aos súbditos do Estado protector ou mandatário.

Art. 41.º Os Estados que não tomaram parte na guerra de 1914-1919 poderão aderir à presente Convenção.

A adesão deve ser notificada por via diplomática ao Governo da República Francesa, o qual a comunicará a todos os Estados signatários ou aderentes.

Art. 42.º Qualquer Estado que, tendo tomado parte na guerra de 1914-1919, não seja signatário da presente Convenção não pode aderir à mesma Convenção sem ser membro da Sociedade das Nações ou até 1 de Janeiro de 1923, sem que obtenha o consentimento prévio das Potências Aliadas e Associadas signatárias do Tratado de Paz, concluído com o dito Estado. Depois de 1 de Janeiro de 1923 pode ser permitida a adesão se ela fôr aceita por três quartas partes, pelo menos, dos Estados signatários e aderentes, que votem nas condições previstas pelo artigo 34.º da presente Convenção.

Os pedidos de adesão devem ser dirigidos ao Governo da República Francesa, o qual os comunicará às outras Potências Contratantes. Excepção feita do caso de ser o Estado requerente Membro da Sociedade das Nações e como tal admitido de pleno direito, o Governo Francês recolherá os sufrágios das ditas potências e dará conhecimento do resultado do voto.

Art. 43.º A presente convenção não pode ser denunciada antes de 1 de Janeiro de 1922. Quando depois dessa data um Estado queira denunciá-la deverá comunicar a sua resolução ao Governo da República Francesa, o qual a transmitirá às demais Partes Contratantes. E só depois de decorrido, pelo menos, um ano, após a dita notificação, ela entrará em vigor, valendo somente para a Potência que assim tiver resolvido.

ANEXO A

Sinais distintivos das aeronaves

SECÇÃO I

Generalidades

a) O distintivo de nacionalidade será representado por uma letra maiúscula de caracteres romanos; exemplo:

França F

A matrícula será representada por um grupo de quatro letras maiúsculas; cada grupo deve conter pelo menos uma vogal, contando-se nesse número a letra Y.

O grupo completo de cinco letras será empregado como sinal de chamamento da aeronave, sempre que esta tiver de emitir ou receber sinais radiotelegráficos ou de qualquer outro modo de comunicação, salvo nos casos de comunicações por sinais ópticos, em que se utilizarão os métodos habituais.

Os sinais distintivos de nacionalidade e matrícula serão conformes com as indicações do quadro que vai no final deste Anexo;

b) Em todas as aeronaves, que não sejam do Estado ou comerciais, o sinal da matrícula será sublinhado por um traço negro;

c) O registo de matrícula e o certificado de matrícula devem conter as características da aeronave e indicar: o número ou qualquer outra marca da identidade dada pelo construtor ao aparelho; os sinais da matrícula e o distintivo de nacionalidade acima mencionados; aeroposto a que pertence a aeronave; o nome por inteiro, a nacionalidade e o domicílio do proprietário, bem como a data da matrícula;

d) Toda a aeronave deve trazer, fixada de modo bem visível na barquinha ou na fuselagem, uma chapa de metal em que se lerão o nome por inteiro, e domicílio do proprietário e o sinal distintivo e sinal de nacionalidade e matrícula da aeronave.

Certificado de matrícula

(Modelo provisório)

| | |
|---|---------------------------------|
| Nacionalidade | |
| Distintivo de nacionalidade | |
| Sinal de matrícula. | |
| Data da matrícula. | |
| Tipo da aeronave. | { Aeronave de turismo |
| | { Aeronave comercial |
| | { Aeronave de Estado |
| Nome do construtor | |
| Número da série | |
| Descrição | |
| Proprietário (nome por inteiro) | |
| Domicílio do proprietário. | |
| Nacionalidade do proprietário. | |
| Aeroposto a que pertence | |

(Assinatura e selo da autoridade que passou o certificado),

SECÇÃO II

Colocação dos sinais distintivos no aparelho

O distintivo de nacionalidade e o sinal de matrícula serão estampados em preto sobre fundo branco e dispostos do seguinte modo:

a) *Aviação*. — Os sinais distintivos serão estampados: na face inferior dos planos inferiores e na face superior dos planos superiores, com o alto das letras voltado para o sentido da marcha. Também serão estampadas de cada lado do corpo fuselagem, entre as asas e os planos da cauda. Quando o aparelho não tenha fuselagem, os sinais distintivos serão estampados na barquinha;

b) *Dirigíveis e balões*. — Nos dirigíveis, os sinais distintivos serão colocados o mais próximo possível da *secção máxima*, e repetidos em cada um dos lados e em cima, sendo esta última marcação colocada a igual distância das laterais.

Nos balões, os sinais distintivos estampam-se duas vezes sobre o círculo máximo horizontal e nos dois extremos dum mesmo diâmetro.

Nos dirigíveis, como nos balões, os sinais distintivos colocados nos lados devem ser visíveis tanto dos lados como do solo.

SECÇÃO III

Outros lugares para sinais distintivos de nacionalidade

a) *Aviões e dirigíveis*. — O distintivo da nacionalidade será estampado nos dois lados da face inferior, quer do

plano inferior da cauda, quer do leme de profundidade, bem como na face superior do plano superior ou do leme de profundidade, se este for mais amplo. Esta marcação será repetida de ambos os lados do leme de direcção ou nas faces externas dos lemes exteriores, se o aparelho tiver vários lemes de direcção;

b) *Balões*. — Os distintivos de nacionalidade serão estampados na barquinha.

SECÇÃO IV

Dimensões dos distintivos de nacionalidade e de matrícula

a) *Aviões*. — A altura dos sinais distintivos nos planos das asas e da cauda será de quatro quintos da respectiva largura; no leme de direcção, o maior possível. Na fuselagem ou na barquinha, a altura destes sinais será quatro quintos de menor largura do lugar da fuselagem ou da barquinha em que os sinais são estampados;

b) *Dirigíveis e balões*. — Os sinais distintivos da nacionalidade estampados nos planos da cauda serão de altura de quatro quintos da largura dos ditos planos; no leme, serão o maior possível. A altura dos outros sinais não deve ser menor do que um doze avos de circunferência transversal máxima do dirigível.

Nos balões, a altura destes sinais será quatro quintos da altura da barquinha; a altura dos mesmos sinais nos demais lugares será pelo menos igual a um doze avos da circunferência do balão;

c) *Generalidades*. — Em todos os casos, a altura dos sinais distintivos de nacionalidade e de matrícula pode não ir além de 2 metros e meio.

SECÇÃO V

Dimensões, tipos das letras, etc.

a) A largura dos caracteres será igual a dois terços da altura; a espessura, igual ao sexto da mesma altura. As letras serão de tipo ordinário, pleno, e todas do mesmo tipo e dimensões; entre uma e outra deve deixar-se um espaço igual a metade da largura duma letra;

b) Nas letras sublinhadas, o traço será da mesma espessura que as letras e o espaço entre o baixo das letras e o traço será também igual à espessura das letras.

SECÇÃO VI

Espaço entre os sinais distintivos de nacionalidade e de matrícula

Quando os sinais distintivos de nacionalidade e de matrícula apareçam conjuntamente, devem estar separados por um traço dum comprimento igual à largura duma letra.

SECÇÃO VII

Conservação

Os sinais distintivos de nacionalidade e de matrícula serão situados o melhor possível, segundo as formas da aeronave. Estes sinais devem conservar-se constantemente limpos e sempre bem visíveis.

SECÇÃO VIII

Quadro dos sinais distintivos

O sinal distintivo de nacionalidade de cada um dos Estados abaixo designados aplica-se às aeronaves dos seus domínios, colónias, protectorados, dependências ou países em que tenham ingerência governativa em consequência de mandato da Sociedade das Nações.

| Nações | Sinal distintivo da nacionalidade | Matricula |
|-------------------------------------|-----------------------------------|--|
| Estados Unidos da América | N | <p>Todas as combinações feitas em conformidade com o disposto no parágrafo a do título I do presente Anexo, utilizando as 26 letras do alfabeto, em grupos de quatro, com uma vogal pelo menos em cada grupo. Exemplo: ADCJ, PURN.</p> <p>Todas as combinações feitas com B inicial. Todas as combinações feitas com C inicial. Todas as combinações feitas com P inicial. Todas as combinações feitas com R inicial. Todas as combinações feitas com U inicial. Todas as combinações feitas com B inicial. Todas as combinações feitas com G inicial. Todas as combinações feitas com L inicial. Todas as combinações feitas com B inicial. Todas as combinações feitas com P inicial. Todas as combinações feitas com B inicial. Todas as combinações feitas com P inicial. Todas as combinações feitas com C inicial. Todas as combinações feitas com H inicial. Todas as combinações feitas com S inicial. Todas as combinações feitas com H inicial. Todas as combinações feitas com S inicial. Todas as combinações feitas com E inicial. Todas as combinações feitas com G inicial. Todas as combinações feitas com P inicial. Todas as combinações feitas com H inicial. Todas as combinações feitas com N inicial.</p> |
| Império Britânico | G | |
| França | F | |
| Itália | I | |
| Japão | J | |
| Bolívia | C | |
| Cuba | C | |
| Portugal | C | |
| Roménia | C | |
| Uruguai | C | |
| Tcheco-Slováquia | L | |
| Guatemala | L | |
| Libéria | L | |
| Brasil | P | |
| Polónia | P | |
| Bélgica | O | |
| Peru | O | |
| China | X | |
| Honduras | X | |
| Sérvia-Croácia-Slavónia | X | |
| Haiti | H | |
| Sião | H | |
| Equador | E | |
| Grécia | S | |
| Panamá | S | |
| Hedjaz | A | |
| Nicarágua | A | |

ANEXO B

Certificado de navegabilidade

As principais condições exigidas para a obtenção do certificado de navegabilidade são as seguintes:

1.^a Quanto à segurança a aeronave deve satisfazer a certas condições consideradas mínimas;

2.^a Uma demonstração satisfatória das qualidades reais do voo de cada tipo de aparelho deve ser feita, por meio de voos de experiência, que correspondam a certas condições consideradas mínimas, mas, uma vez aprovado um tipo, todos os outros aparelhos ulteriormente construídos, seguindo esse tipo como modelo, serão dispensados de novas provas;

3.^a A construção de qualquer aeronave tem de ser aprovada, no tocante aos materiais e à sua aplicação. A verificação da construção e das experiências obedecerá a certas condições consideradas mínimas;

4.^a Toda e qualquer aeronave tem de estar provida dos instrumentos necessários à segurança da navegação;

5.^a As condições consideradas mínimas, a que se referem os parágrafos 1 a 3 inclusive, serão ulteriormente determinadas pela Comissão Internacional de Navegação Aérea. Entretanto, cada um dos Estados Contratantes estabelecerá por si os requisitos para a entrega do certificado de navegabilidade e revalidação dos mesmos.

ANEXO C

Livros de bordo

SECÇÃO I

Diário de rota

Todas as aeronaves devem ter o seu diário em dia, contendo os dados seguintes:

a) Categoria a que pertence a aeronave; sinais distintivos de nacionalidade e matrícula; nome por inteiro, nacionalidade e domicílio do proprietário; nome do construtor; carga útil da aeronave;

b) Em todas as viagens:

1.^o Os nomes, nacionalidade e domicílio do piloto e de cada um dos tripulantes;

2.^o Lugar, data e hora de partida; itinerário seguido e todos os incidentes de viagem, compreendendo as aterrissagens.

SECÇÃO II

Caderneta do aparelho

Esta caderneta só é obrigatória para as aeronaves empregadas no transporte em comum de passageiros ou mercadorias, e deve conter os seguintes dados:

a) Categoria a que pertence a aeronave; sinais distintivos de matrícula e nacionalidade; nome por inteiro, nacionalidade e domicílio do proprietário; nome do construtor e carga útil da aeronave;

b) Tipo e número de série do motor; tipo da hélice com o número, o passo e o diâmetro, bem como o nome do fabricante;

c) Tipo do aparelho de telegrafia ou telefonia ou melhor telegrafia sem fios instalado na aeronave;

d) Quadro para o pessoal responsável do funcionamento e manutenção da aeronave, indicando todos os dados úteis para a regulação do aparelho;

e) Indicações técnicas completas e circunstanciadas sobre o serviço anteriormente prestado pela aeronave, incluindo provas de recepção, vistorias, substituições de peças, reparações e qualquer género de trabalhos.

SECÇÃO III

Caderneta do motor

Esta caderneta só é obrigatória para os motores montados em aeronaves que se empreguem no transporte de passageiros ou mercadorias. Cada motor deve ter uma caderneta especial, que o deve acompanhar sempre, e que conterá os seguintes dados:

a) Tipo do motor, número da série; nome do construtor; força e regime normal do motor, data da fabricação e data em que entrou em serviço;

b) Sinal de matrícula e tipo das aeronaves em que o motor esteve montado;

c) Indicações técnicas completas e circunstanciadas sobre o serviço anterior do motor, incluindo as provas de recepção, o número de horas de funcionamento já realizadas, as vistorias, substituições, reparações e trabalhos análogos.

SECÇÃO IV

Diário dos sinais

Este livro só é obrigatório para as aeronaves empregadas no transporte em comum de passageiros ou mercadorias. Deve conter os seguintes dados:

- a) Categoria da aeronave; sinais distintivos de nacionalidade e matrícula; nome por inteiro, nacionalidade e domicílio do proprietário;
- b) Lugar, data e hora da transmissão ou recepção de quaisquer sinais;
- c) Nome ou menção de quaisquer pessoas ou estações a que se haja dirigido ou de que se haja recebido qualquer sinal.

SECÇÃO V

Emprêgo dos livros de bordo

- a) O construtor deve, sempre que seja possível, preencher e assinar as primeiras notações nos livros de bordo; as notações seguintes devem ser feitas e assinadas pelo piloto ou qualquer outra pessoa competente;
- b) Deve conservar-se na carteira da caderneta do aparelho uma cópia do certificado de navegabilidade;
- c) Todas as notações devem ser escritas a tinta, excepto as do Diário de Rota e do Livro dos Sinais; as notações destinadas a estes livros podem ser registadas a lápis num livro de notas ou borrão, mas devem ser copiadas a tinta para os livros de bordo todos os dias. Em caso de quaisquer investigações oficiais, poderá exigir-se o livro de notas, para exame;
- d) Em nenhum dos livros de bordo se pode riscar nada nem rasgar página alguma;
- e) Em cada um dos livros de bordo devem existir presentes instruções.

ANEXO D

Regulamento dos fanais e sinais,
código da circulação aérea

Definições

A palavra «aeronave» compreende toda a espécie de balões, cativos ou livres, os papagaios, os dirigíveis e os aviões.

A palavra «balão» designa toda a aeronave, quer cativa quer livre, que empregue um gás mais leve do que o ar para se sustentar na atmosfera e que não disponha de nenhum meio de propulsão próprio.

A palavra «dirigível» designa toda a aeronave que empregue um gás mais leve do que o ar para se sustentar na atmosfera e que possua meios próprios de propulsão.

A palavra «avião» designa todos os aeroplanos, hidropianos (de flutuadores laterais ou barquinha flutuante) ou qualquer outra aeronave mais pesada do que o ar e que possua meios próprios de propulsão.

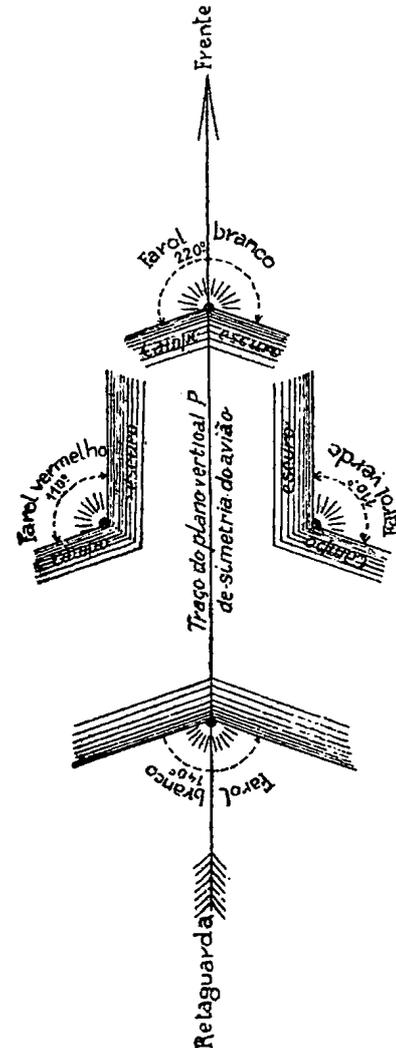
Considera-se que um dirigível está «seguinto a sua rota» sempre que não esteja amarrado nem ao solo nem a qualquer objecto situado no solo ou na água.

SECÇÃO I

Regulamento dos fanais e luzes

No presente regulamento, a palavra «visível», aplicada às luzes, significa: visível em noite escura e atmosfera transparente. Os ângulos de visibilidade de que se trata a seguir, e que estão representados na figura abaixo,

no, subentendem-se com a aeronave na sua posição normal de voo rectilíneo e horizontal.



1.º As regras referentes aos fanais aplicam-se, por qualquer tempo, desde o pôr do sol até o amanhecer, e durante este intervalo de tempo não se deve acender nenhuma outra luz que possa confundir-se com os fanais regulamentares da navegação, os quais não devem ser dum brilho deslumbrante;

2.º Um avião, quer no ar, quer manobrando em retra ou sobre água pelos seus próprios meios, deve trazer os seguintes fanais:

a) A frente, um fanal branco, visível num ângulo diedro de 220°, cuja bissectriz é o plano vertical de simetria do avião. Esta luz deve ser visível, pelo menos, a uma distância de 8 quilómetros;

b) No lado direito um fanal verde, colocado de modo que projecte, para a frente, uma luz ininterrupta compreendida entre dois planos verticais, formando um ângulo de 110° medido da frente do aparelho para a direita, sendo um dos planos paralelo ao plano vertical que passa pelo eixo longitudinal do aparelho. Este fanal deve ser visível, pelo menos, a uma distância de 5 quilómetros;

c) No lado esquerdo um fanal vermelho, disposto de modo que projecte, para a frente, uma luz ininterrupta compreendida entre dois planos verticais, formando um ângulo de 110° medido da frente do aparelho para a esquerda, sendo um dos planos paralelo ao plano vertical que passa pelo eixo longitudinal do aparelho. Este fanal deve ser visível, pelo menos, a uma distância de 5 quilómetros;

d) Os fanais laterais, verde e vermelho, ficarão colo-

cados de tal modo que o fanal verde não seja visível do lado esquerdo do avião, nem o vermelho do lado direito;

e) Na retaguarda e tam recuado quanto possível, um fanal branco voltado para trás e visível pelo menos a 5 quilómetros de distância, num sector de 140°, dividido em duas partes iguais pelo plano vertical que passa pelo eixo longitudinal do aparelho;

f) Se eventualmente, na observância das regras supra, o fanal singular tiver de ser substituído por várias luzes, deverá o campo de visão de cada uma delas ser limitado de forma que se não veja senão uma luz de cada vez.

3.º As regras referentes aos fanais dos aviões são applicáveis aos dirigíveis com as seguintes modificações:

a) Todos os fanais serão duplos, os da frente e os da retaguarda, dispostos verticalmente; e os dos lados, horizontal, paralelamente ao eixo maior do dirigível;

b) Ambos os fanais, quer os dois da frente, quer os dois da retaguarda, devem ser visíveis conjuntamente.

A distância entre os dois fanais, que formam par, não deve ser inferior a 2 metros.

4.º Quando um dirigível fôr rebocado trará os fanais especificados no § 3.º e, além desses, os especificados no § 6.º, relativo aos dirigíveis sem governo;

5.º a) Qualquer avião ou dirigível em flutuação na água, mas incapaz de executar as manobras prescritas pelos regulamentos a fim de evitar as colisões no mar, deverá trazer dois fanais vermelhos, intervalados de, pelo menos, 2 metros e um por cima do outro e de tal natureza que possam ser vistos, em todas as direcções, a uma distância de 3 quilómetros pelo menos;

b) Nas circunstâncias acima mencionadas, se a aeronave está imóvel deve apagar os fanais laterais; mas, se está em andamento, deve conservá-los acesos;

6.º Quando um dirigível, por qualquer motivo, não pode manobrar, ou quando lhe pararam voluntariamente os motores, deve apresentar, duma maneira bem notória, além dos demais especificados, dois fanais vermelhos, dispostos um por cima do outro e a 2 metros, pelo menos, de distância, visíveis em todas as direcções a 3 quilómetros de distância, pelo menos.

De dia, quando um dirigível fôr rebocado ou, por qualquer motivo, não possa manobrar só por si, deverá ostentar, de maneira bem notória, duas bolas ou objectos negros, de 60 centímetros de diâmetro, colocados um por cima do outro, e separados por um intervalo de 2 metros, pelo menos.

Quando um dirigível estiver amarrado, ou em andamento, mas com os motores voluntariamente parados, de dia deverá ostentar, de maneira bem visível, uma esfera ou um objecto negro, de 60 centímetros de diâmetro, e será considerado pelas outras aeronaves como sem governo.

7.º Os balões livres devem ter um fanal brilhante, branco, situado a 5 metros, pelo menos, abaixo da barquinha e visível em todas as direcções a 3 quilómetros de distância, pelo menos;

8.º Os balões cativos devem ter, dispostos como o fanal branco especificado no § 7.º, e em vez d'êles, três fanais situados verticalmente e a 2 metros de intervalo, pelo menos. O do meio será branco; os dois outros vermelhos. Todos os três fanais devem ser visíveis em todas as direcções, a uma distância de 3 quilómetros, pelo menos.

Além disso o cabo deve ter, todos os 300 metros, grupos de três fanais dispostos como os especificados acima. O objecto a que o balão vem amarrar-se no solo deve ser indicado por um grupo semelhante de fanais.

De dia, o cabo deve ter, na mesma posição que os grupos de fanais acima mencionados, e em vez d'êles, camareiros com 20 centímetros de diâmetro, pelo menos, de

2 metros de comprimento, pintados às zonas alternadas de branco e vermelho, de 50 centímetros de largura.

9.º Um dirigível que amarra junto ao solo deve conservar os fanais especificados nos §§ 2.º a) e e), e 3.º

Além disso, se está amarrado, mas não junto ao solo, o cabo e o objecto a que se vem prender serão indicados em conformidade com o disposto no § 8.º, tanto de dia como de noite.

As âncoras marítimas ou bóias empregadas pelos dirigíveis para amarrarem ao mar serão dispensadas da observância destas regras.

10.º Quando um avião se encontre parado em terra ou na água, mas não ancorado nem amarrado, deve apresentar os fanais especificados no § 2.º;

11.º A fim de evitar colisão com embarcações:

a) Os aviões ancorados ou amarrados na água devem ter à frente, no lugar mais em evidência, um fanal branco, visível em todas as direcções, parte, num raio de 2 quilómetros, pelo menos;

b) Os aviões de 50 metros ou mais de comprimento, ancorados ou amarrados na água, devem trazer à frente um fanal nas condições indicadas na alínea a), e na retaguarda, ou na sua proximidade, um outro fanal, colocado, pelo menos, 5 metros abaixo do precedente.

Por «comprimento» dum avião entende-se a distância total entre os dois pontos extremos à frente e à retaguarda;

c) Os aviões de 50 metros ou mais de envergadura, ancorados ou amarrados na água, devem trazer, além disso, em cada extremidade da asa inferior, um fanal colocado como fica dito na alínea a) do presente artigo.

Por «envergadura» dum avião entende-se a sua largura máxima.

12.º Se, durante a noite, um dos fanais mencionados se apaga, a aeronave deve aterrar logo que possa fazê-lo sem perigo;

13.º Em caso algum as regras que precedem poderão opor-se à applicação dos regulamentos especiais editados por um Estado, relativamente aos fanais suplementares de posição ou sinalização, para duas ou mais aeronaves militares ou para as aeronaves evolucionando em conjunto. Tampouco excluem o emprêgo de sinais de identificação adoptados pelos possuidores de aeronaves, autorizados pelo respectivo Governo e devidamente registados e publicados.

SECÇÃO II

Regulamento dos sinais

14.º a) Uma aeronave que deseje aterrar de noite, num aeródromo em que haja pessoal da guarda, deve previamente lançar um foguete verde Very ou fazer sinais intermitentes com uma lâmpada verde. Além disso deve transmitir, pelo Código Internacional Morse, o grupo de letras que forma o seu sinal de chamada;

b) A licença para aterrar ser-lhe há dada de terra pela repetição do mesmo sinal de chamamento, seguido dum foguete verde Very ou de sinais intermitentes com uma lâmpada verde;

15.º Um foguete vermelho ou uma luz vermelha como resposta significará que a aeronave não deve aterrar;

16.º Uma aeronave obrigada a aterrar de noite deve lançar previamente um foguete Very ou fazer, com os seus fanais, uma série de sinais rápidos e intermitentes;

17.º Quando uma aeronave se ache em perigo e queira pedir socorro, deve empregar, quer junto, quer separadamente, os seguintes sinais:

a) O sinal internacional S. O. S., lançado por meio de sinais ópticos ou de radiotelegrafia;

b) O sinal de perigo, por meio das bandeiras N. C. do Código Internacional;

c) O sinal de afastamento, por meio duma bandeira

quadrada, tendo, ou por cima ou por baixo, uma bola ou qualquer cousa semelhante;

d) Um som prolongado, por meio de qualquer instrumento sonoro;

e) Um sinal, constituído por uma sucessão de foguetes brancos Verys, lançados com pequenos intervalos;

18.º Para indicar a um avião a proximidade duma zona proibida e o dever de mudar de direcção, serão empregados os seguintes sinais:

a) De dia, três projecteis, lançados com intervalos de 10 segundos, e cujas explosões produzirão três nuvemzinhas de fumo branco, escalonados na direcção que a aeronave deve seguir;

b) De noite, três projecteis, lançados com intervalos de 10 segundos, e cujas explosões produzirão estrelas brancas, escalonadas na direcção que a aeronave deve seguir;

19.º Para dar a uma aeronave a ordem de aterrar, empregar-se hão os seguintes sinais:

a) De dia, três projecteis, lançados com intervalos de 10 segundos e cujas explosões produzirão uma nuvem de fumo negro ou amarelo;

b) De noite, três projecteis, lançados com intervalos de 10 segundos e cujas explosões produzirão luzes ou estrelas vermelhas.

Além disso, querendo evitar que aterre qualquer outro avião que não seja o visado, dirija-se para este um feixe de luz intermitente por meio dum projector;

20.º a) Quando o nevoeiro e a bruma tornem um aeródromo invisível, pode este ser indicado por um balão como uma bóia ou por qualquer outro meio aprovado;

b) Em caso de nevoeiro, bruma, queda de neve ou de chuva forte, quer de dia, quer de noite, toda a aeronave na água deve dar-se a conhecer pelos seguintes sinais sonoros:

Se não está ancorada nem amarrada, um sinal, a intervalo de dois minutos o máximo, composto de dois sons iguais, duma duração de cinco segundos, aproximadamente, separados um do outro por uma pausa de cerca de um segundo.

Se está ancorado ou amarrado, o repicar rápido duma sineta ou gongo bastante intenso, prolongado durante cerca de cinco segundos, com intervalos de um minuto, o máximo.

SECÇÃO III

Código da circulação aérea

21.º Os aviões devem sempre ceder passagem aos balões, cativos ou livres, e aos dirigíveis. Os dirigíveis devem ceder passagem aos balões cativos ou livres;

22.º Um dirigível sem governo passa a ser considerado como um balão livre;

23.º O risco de colisão com outra aeronave pode prevenir-se, quando as circunstâncias o permitam, observando atentamente a orientação e a inclinação da rota que segue a aeronave que se avizinha. Se nenhum destes dois elementos sofre modificação apreciável deve considerar-se a possibilidade da colisão;

24.º A expressão «Disco de colisão» abrange todo e qualquer risco de acidente ou dano causado pela aproximação excessiva de duas aeronaves. Toda a aeronave que, pelos termos do presente regulamento, seja obrigada a ceder passagem a outra aeronave, para evitar colisão, deve afastar-se e conservar-se afastada dela, a uma distância suficiente, segundo as circunstâncias;

25.º Observando integralmente as regras sobre os riscos de colisão contidas no § 24.º, uma aeronave com motor deve sempre manobrar segundo as regras estabelecidas pelos §§ 22.º e seguintes logo que perceba que, prosseguindo na mesma rota, pode passar a menos de 200 metros de distância duma outra aeronave;

26.º Quando duas aeronaves com motor se encontram

de frente, ou quasi de frente, cada uma delas deve desviar-se para a sua direita;

27.º Quando duas aeronaves seguem respectivamente rotas que se cruzam a aeronave que avista a outra à sua direita deve ceder passagem a esta;

28.º Quando uma aeronave alcança outra deve, para lhe passar adiante, afastar-se desta, desviando-se para a direita e não descendo.

Quando uma aeronave se dirija para outra, seguindo uma rota que forme, com a desta, um ângulo de mais de 110º, de tal maneira que de noite não possa ver nenhum dos fanais laterais desta segunda aeronave, deverá considerar-se como ultrapassando a outra, e nenhuma modificação ulterior na rota seguida por qualquer das duas poderá fazer considerar a primeira como cruzando com a segunda, nem dispensá-la da obrigação de se conservar a distância da aeronave alcançada, enquanto esta não for consideravelmente ultrapassada.

Como de dia, a aeronave que alcança outra, nas condições supramencionadas, nem sempre pode saber exactamente se a sua própria rota passará pela frente ou pela retaguarda da outra aeronave; deve, neste caso de dúvida, considerar-se na situação duma aeronave que vai ultrapassar outra e desviar-se da rota que esta vá seguindo;

29.º Quando o presente regulamento prescreva a uma aeronave que ceda passagem a outra, esta deve manter a sua rota e a mesma velocidade. Todavia, quando, em consequência de nevoeiro ou de qualquer outra causa, as duas aeronaves se encontrem tam próximo que a colisão já não possa ser evitada por manobra do primeiro, a aeronave alcançada deve tomar a iniciativa de manobrar da maneira mais eficaz, para evitar a colisão;

30.º Toda a aeronave que, em cumprimento do presente regulamento, tenha de desviar-se da rota duma outra aeronave deve, sempre que seja possível, evitar o cruzá-la pela frente;

31.º Toda a aeronave que siga uma rota aérea reconhecida oficialmente deve conservar-se na direita dessa rota, enquanto for possível, e sem perigo;

32.º Toda a aeronave pronta a elevar-se, da terra ou da água, não deve partir se surge risco de colisão com outra aeronave que venha aterrando;

33.º Toda a aeronave que se encontre numa nuvem, no nevoeiro, na bruma, ou em qualquer outra condição de má visibilidade, deve manobrar com precaução, em cuidadosa observância das circunstâncias;

34.º No cumprimento do presente regulamento tem de atender-se ainda a todos os perigos de navegação e de colisão eventuais que tornem necessário proceder de modo diferente para evitar um perigo imediato.

SECÇÃO IV

Lastro

35.º É proibido lançar duma aeronave em vôo qualquer lastro que não seja areia fina ou água.

SECÇÃO V

Regras da circulação aérea nos aeródromos ou nas suas imediações

36.º Em cada aeródromo estará içada, em ponto elevado, uma bandeira que indique às aeronaves que ali desejem aterrar ou elevar-se, e se vejam obrigadas a fazer uma volta, que só podem dar voltas: ou no sentido da esquerda, isto é, no sentido contrário ao movimento dos ponteiros dum relógio, ou no sentido da direita, conforme a cor da bandeira. Uma bandeira branca indicará que a volta deve ser feita à direita, e neste caso a bandeira ficará constantemente à direita da aeronave, isto é, do lado do fanal verde; uma bandeira vermelha significará

que a aeronave deve dar a volta para a esquerda, ficando então a bandeira vermelha do lado do fanal vermelho da aeronave;

37.º Um avião que sai dum aeródromo não deve virar a menos de 500 metros de distância do ponto mais próximo do perímetro do aeródromo; e se tem de virar deve cingir-se às regras estabelecidas no parágrafo precedente;

38.º Todo o avião que voe entre 500 a 1:000 metros de afastamento do ponto mais próximo dum aeródromo deve cingir-se às regras precedentes, salvo quando se eleve a mais de 2:000 metros de altitude;

39.º São proibidas as aterragens acrobáticas nos aeródromos dos Estados Contratantes abertos ao tráfico internacional. São igualmente proibidos os exercícios acrobáticos a menos de 2:000 metros de distância do ponto mais próximo de qualquer destes aeródromos;

40.º Em todos os aeródromos utilizados pelo tráfico internacional a direcção do vento será claramente indicada por um ou mais meios conhecidos, tais como T de aterragem, camaroeiro, fumo, etc.;

41.º Todo o avião deve aterrar ou partir dos aeródromos utilizados pelo tráfico internacional, contra o vento, salvo casos em que a disposição do aeródromo o não permita;

42.º Se dois aviões se acercam ao mesmo tempo dum aeródromo para aterrar, o avião mais elevado deve manobrar para evitar o outro; e para aterrar cingir-se há ao disposto no § 28.º;

43.º Aos aviões que hajam feito sinal de perigo deve deixar-se-lhes o caminho livre para aterrar num aeródromo;

44.º Todo o aeródromo estará virtualmente dividido em três zonas, para o observador voltado contra o vento. A zona da direita será a zona da partida e a zona da esquerda a da aterragem; entre estas fica uma zona neutra. A aterragem deve fazer-se sempre o mais próximo possível da zona neutra, mas à esquerda de todos os aviões que tenham já aterrado. Depois de abrandar a marcha, ou logo que pare, o avião deve passar imediatamente para a zona neutra. Análogamente, para se elevar, o avião coloca-se na parte extrema direita da zona de partida, mas mantendo-se francamente à esquerda de qualquer outro avião prestes a elevar-se;

45.º Nenhum avião poderá começar a elevar-se enquanto o avião que o precede não tiver abandonado o aeródromo;

46.º O regulamento supra aplicar-se há igualmente às aterragens de noite nos aeródromos; os sinais serão os seguintes:

a) Um fanal vermelho para indicar que se deve virar à esquerda; um fanal verde para indicar que se deve virar à direita (veja-se § 36.º). A zona da direita será indicada por fanais brancos, dispostos de modo a formarem um L invertido ou uma forca; a zona da esquerda será indicada do mesmo modo. Os dois LL ou forcas estarão colocados simetricamente e de maneira que as hastes menores delimitem a zona neutra. As aterragens far-se hão, invariavelmente, na direcção da haste maior, avançando para a haste menor. O fanal colocado na extremidade da haste maior deve ocupar o ponto mais próximo do perímetro, a partir de onde se pode aterrar sem perigo. Os fanais que formam a haste menor indicam o outro limite do terreno em que se pode aterrar com segurança. O avião não deve, portanto, passar além da haste menor (veja-se figura A);

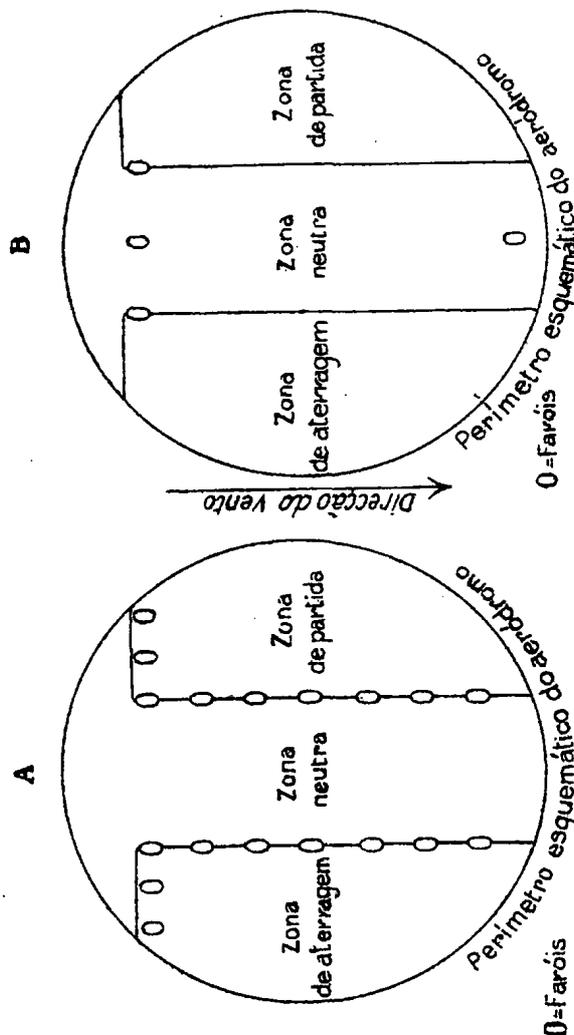
b) Querendo economizar luz e pessoal pode utilizar-se o seguinte sistema:

Do lado exposto ao vento colocam-se dois fanais marcando o limite da zona neutra, definida no § 44.º, sendo a linha que passa pelos fanais normal à direcção do vento. Mais dois fanais, dispostos como segue: um ao

meio da linha recta, que una os dois primeiros, o outro no extremo oposto do aeródromo, sobre uma paralela à direcção do vento, tirada pelo fanal precedente. Esta paralela será o eixo da zona neutra (veja-se figura B).

Podem colocar-se fanais adicionais, simetricamente e ao longo dos limites da zona neutra e nas extremidades dos limites de chegada e partida, sobre a recta que une os três fanais alinhados do lado exposto ao vento.

47.º Nenhum balão cativo, papagaio ou dirigível, amarrado, poderá, sem autorização especial, elevar-se nas pro-



ximidades dum aeródromo, salvo nos casos previstos no § 20.º

48.º Numa zona de 500 metros de largura em redor de todos os aeródromos, colocar-se hão sinais apropriados em todos os obstáculos fixos, perigosos para a navegação aérea.

SECÇÃO VI

Generalidades

49.º Toda a aeronave que manobre na água, pelos próprios meios, deve cingir-se aos regulamentos estabelecidos com o fim de evitar as colisões no mar e, portanto, deve ser considerada como uma embarcação a vapor, mas trará somente os fanais estipulados no presente Regulamento e não os previstos nos regulamentos marítimos, para as embarcações a vapor; além disso, salvo nos casos especificados nos §§ 17.º e 20.º supra, não se servirá dos sinais sonoros visados nestes regulamentos, nem poderá ser considerado como devendo recebê-los.

50.º Nenhuma das prescrições do presente regulamento poderá ser invocada para isentar um aparelho ou o seu proprietário, piloto ou tripulação, das consequências dum descuido quer no emprego dos fanais e dos sinais, quer

no serviço de vigia, quer no cumprimento das regras da navegação aérea em tempo normal ou nas circunstâncias especiais do caso considerado.

51.º Nenhuma das prescrições supra poderá tam pouco ser invocada como desculpa, em caso de infracção, aos regulamentos especiais estabelecidos e devidamente publicados, referentes à circulação das aeronaves nas cercanias dos aeródromos e outros lugares; o cumprimento destes regulamentos ficará sendo obrigatório para todos os proprietários, pilotos e tripulantes de aeronaves.

ANEXO E

Condições mínimas exigidas nos exames de pilotos e navegadores

SECÇÃO I

Certificado de piloto de avião

A.—Certificado de piloto de avião de turismo

(Não válido para os transportes públicos)

1.—Provas práticas.

Em todas as provas práticas, o candidato deve estar só no aparelho.

a) *Prova de altitude e de vôo planado.*—Um vôo sem aterrar, em que o piloto deve conservar-se durante uma hora, a uma altitude mínima de 2:000 metros acima do ponto da partida. A descida deve terminar em vôo planado, com os motores parados, 1:500 metros acima do terreno. A aterragem deve fazer-se sem que o motor haja voltado a trabalhar e dentro de um círculo de 150 metros de raio com o centro num ponto previamente fixado pelos examinadores;

b) *Prova de destreza.*—Um vôo, sem aterrar, descrevendo uma série de cinco oitos (8) em volta de dois mastros (ou de duas bóias) situados a 500 metros um do outro, girando em sentido oposto em volta de cada um dos mastros (ou bóias). Este vôo será executado a menos de 200 metros do solo (ou da água) sem tocar a terra (ou a água). A aterragem será efectuada:

1.º Parando definitivamente o ou os motores o mais tardar quando o aparelho toca o solo (ou a água);

2.º Parando o aparelho a menos de 50 metros de um ponto fixado pelo próprio candidato, antes de partir.

2.—Conhecimentos especiais.

Regulamento dos Fanais e Sinais do Código do Ar. Regras da Circulação Aérea nos aeródromos e nas proximidades. Conhecimentos práticos da legislação internacional aérea.

B.—Certificado de piloto de aeroplano ou hidreplano, válido para os transportes públicos

1.—Provas práticas.

Em todas as provas práticas, o candidato deve estar só no aparelho.

a) As provas de altitude, de vôo pairante e de destreza são as mesmas que as do exame de piloto de turismo. Os candidatos que tenham feito já este exame são dispensados de as fazer segunda vez;

b) *Prova de resistência,* de 300 quilómetros, pelo menos, sobre terra ou mar, acabando no ponto de partida. Este percurso deve ser feito no mesmo aparelho e dentro do prazo de oito horas. Compreende duas aterragens obrigatórias (com paragem completa do aparelho) fora do ponto de partida, em lugares previamente fixados pelos examinadores.

Na ocasião de partir, o candidato será informado de que caminho deve seguir e munido da carta respectiva. Os examinadores decidem se o caminho traçado foi ou não correctamente seguido.

c) *Vôo nocturno.*

Um vôo de trinta minutos, executado a uma altura de 500 metros, pelo menos. Este vôo só pode ser começado

duas horas depois de pôr o sol, e deve ter terminado duas horas antes do nascer do dia.

2.—Exame técnico.

Quando o candidato satisfizer já nas provas práticas, passa a ser convocado para um exame que abrange os seguintes pontos:

a) *Aeroplanos e hidroplanos.*

Conhecimento teórico das leis da resistência do ar e dos seus efeitos nos planos das asas e da cauda, nos lemes de direcção e de profundidade e nas hélices: funções das diferentes partes da aeronave e órgãos de comando.

Montagem dos aparelhos e das partes que os compõem.

Provas práticas de afinação.

b) *Motores.*

Conhecimentos gerais sobre motores de explosão e funções dos órgãos que os compõem, conhecimentos gerais sobre a construção, montagem, órgãos e características dos motores de aviação.

Causas do mau funcionamento dos motores; causas do *panne*.

Provas práticas de reparações comuns.

c) *Conhecimentos especiais.*

Regulamentos dos Fanais e Sinais, Código do Ar, e Regras da Circulação aérea nos aeródromos e suas proximidades.

Conhecimento prático das condições especiais da circulação aérea e da legislação internacional aérea.

Leitura de cartas; orientação; levantamento do ponto; meteorologia elementar.

Observações

As provas práticas devem ser executadas dentro do prazo máximo de um mês. A ordem a seguir é indiferente e cada uma delas pode ser repetida. Serão assistidas e atestadas por examinadores devidamente acreditados, que transmitirão às autoridades competentes o respectivo relatório.

Os relatórios oficiais farão menção dos incidentes sobrevividos, especialmente nas aterragens. Antes de cada prova, os candidatos devem apresentar aos examinadores documentos incontestáveis da sua identidade.

Todas as provas práticas devem ser testemunhadas por um barógrafo, cuja fôlha, rubricada pelos examinadores, será junta ao relatório.

Os pilotos que possuam o exame de aviadores militares poderão exercer as funções de piloto turista; mas não podem trabalhar como pilotos de transportes públicos sem fazerem previamente o exame técnico de navegação, especialmente no Título B, 2 c).

SECÇÃO II

Certificado de piloto de balão livre

1.—Provas práticas.

O candidato deve ter feito as seguintes ascensões:

1. De dia:

Três ascensões de instrução;

Uma ascensão conduzida por ele sob a vigilância de um instrutor;

Uma ascensão sozinho no balão.

2. De noite:

Uma ascensão sozinho no balão;

Todas estas ascensões devem ter durado, pelo menos, duas horas cada.

2.—Exame teórico.

Leis elementares da aerostática e da meteorologia.

3.—Conhecimentos especiais.

Conhecimento geral do balão e seus acessórios; enchimento; afinação; condução duma ascensão; instru-

mentos; precauções a tomar contra o frio e as grandes altitudes.

Regulamento Internacional dos Fanais e Sinais e Código do Ar; Regras da Circulação Aérea nos aeródromos e suas cercanias.

Conhecimento prático da legislação internacional aérea. Leitura de cartas e orientação.

SECÇÃO III

Certificado de piloto de dirigível

Todo o piloto de dirigível deve ter feito o exame de piloto de balão livre.

Há três classes de pilotos dirigíveis:

Com o exame de primeira classe pode comandar todos os géneros de dirigíveis;

Com o exame de segunda classe pode comandar dirigíveis de menos de 20:000 metros cúbicos de capacidade.

Com o exame de terceira classe pode comandar dirigíveis de menos de 6:000 metros cúbicos de capacidade.

Todos os oficiais pilotos de dirigíveis militares ou da marinha que comandaram dirigíveis de mais de 6:000 metros cúbicos têm direito ao certificado de piloto de primeira classe.

Todos os oficiais pilotos de dirigíveis militares ou da marinha têm direito ao certificado de terceira classe.

Provas exigidas para o certificado de terceira classe

1. — Provas práticas.

a) Vinte ascensões certificadas (das quais três nocturnas) feitas em dirigível, com a duração mínima duma hora cada. Pelo menos em quatro delas, o candidato deve ter conduzido o aeróstato, sob a vigilância do official comandante do dirigível, durante todo o trajecto, incluindo a partida e a aterragem;

b) Uma viagem de 100 quilómetros pelo menos, com itinerário previamente fixado, terminando por uma aterragem de noite. Esta viagem deve ser feita com um official inspector a bordo.

2. — Exame teórico.

Aerostática e meteorologia; densidades dos gases, leis de Mariotte e Gay Lussac, pressão barométrica, principio de Arquimedes, compressibilidade dos gases, interpretação e emprêgo dos informes e cartas meteorológicas.

Propriedades físicas e químicas dos gases leves e dos materiais empregados na construção dos dirigíveis.

Teoria geral dos dirigíveis.

Propriedades dinâmicas dos corpos em movimento no ar.

3. — Conhecimentos gerais.

Conhecimento elementar dos motores de explosão.

Navegação elementar; emprêgo da bússola, maneira de fazer o ponto.

Enchimento; *arrimage*; *regulação*; manobra; órgãos do comando e instrumentos.

Provas exigidas para o certificado de segunda classe

1. — Provas práticas.

Todo o candidato que se apresente ao exame de segunda classe deve já ter feito com bom êxito o de terceira classe, e ter praticado como piloto de terceira classe pelo menos durante quatro meses de serviço em dirigível; além disso, deve ter feito, como piloto de terceira classe em dirigível de mais de 6:000 metros cúbicos, pelo menos dez ascensões, em que haja conduzido, sob a vigilância do official comandante, durante todo o trajecto incluindo a partida e a aterragem.

2. — Exame teórico.

Conhecimento aprofundado das matérias do programa para o exame de terceira classe.

Provas exigidas para o certificado de primeira classe

Provas práticas:

Todo o candidato que se apresente ao exame de primeira classe deve já ter feito com bom êxito o exame de segunda classe e ter praticado como piloto desta categoria em dirigível durante dois meses de serviço activo pelo menos; além disso, deve ter feito, como piloto de segunda classe, num dirigível de mais de 20:000 metros cúbicos, pelo menos cinco ascensões em que haja conduzido, sob a vigilância do official comandante, durante todo o trajecto, incluindo a partida e a aterragem. Cada uma destas ascensões deve ter durado o mínimo uma hora, e as cinco ascensões devem totalizar pelo menos quinze horas.

Exame teórico:

O exigido para o exame de 2.^a classe.

SECÇÃO IV

Certificado de navegador

Toda a aeronave destinada a um serviço de transportes públicos de mais de dez passageiros e executando viagens contínuas sobre terra, entre dois pontos situados a mais de 500 quilómetros um do outro; ou viagens nocturnas; ou viagens sobre o mar entre dois pontos situados a mais de 200 quilómetros um do outro, deve ter a bordo um official navegador, que tenha satisfeito a um exame prático e teórico sobre as seguintes matérias:

1. — Astronomia prática:

Movimentos reais e movimentos aparentes dos corpos celestes. Diferentes aspectos da abóbada celeste.

Angulo horário, tempo médio, tempo real e tempo astronómico.

Forma e dimensões da terra.

Globos e mapas celestes.

Métodos para determinar a latitude, a longitude, o tempo e o azimute.

2. — Navegação:

Cartas terrestres e cartas marítimas; sua leitura.

Bússola; variação, inclinação; meridiano magnético.

Itinerários; determinação do rumo e sua correcção.

Compensação das bússolas (técnica e prática).

Cálculo do azimute.

Navegação por estimativa; cálculo da velocidade relativa; derivação; tábuas de correcção.

Cronómetros, correcções e comparações.

Sextantes; como se regulam.

Conhecimento do tempo ou *Nautical Almanac*.

Determinação do ponto por meio do azimute, e altura das estrélas.

Navegação segundo o círculo máximo.

Instrumentos de navegação aérea.

3. — Conhecimentos gerais:

Regulamentos internacionais de navegação aérea e marítima.

Legislação internacional aérea.

Noções práticas de meteorologia e emprêgo das cartas meteorológicas.

SECÇÃO V

Certificado médico

Condições médicas internacionais de aptidão médica para a navegação aérea:

1.^o Para obter uma licença quer de piloto, quer de official navegador, quer de mecânico de aeronave empre-

gada nos transportes públicos, todo o candidato deve apresentar-se perante uma junta médica especialmente designada ou autorizada pelo Estado competente;

2.º As inspecções médicas, tanto para a selecção inicial como para a revisão periódica do pessoal navegante, devem constatar os seguintes requisitos de aptidão física e mental:

a) Bons antecedentes hereditários e pessoais e sobretudo o equilíbrio do sistema nervoso. Ausência de qualquer defeito mental ou tara moral ou física que possa comprometer a segurança da navegação aérea;

b) Os pilotos e os oficiais navegadores em serviço nos transportes públicos devem ter pelo menos dezanove anos completos;

c) *Inspecção cirúrgica geral.*— O aviador ou aeronauta não deve padecer de nenhum ferimento, nem ter sofrido nenhuma operação, nem apresentar qualquer anomalia congénita ou adquirida que possa implicar deficiência na segurança da manobra duma aeronave;

d) *Inspecção médica geral.*— O aviador ou aeronauta não deve sofrer de nenhuma enfermidade ou afecção susceptível de o tornar súbitamente incapaz de governar a aeronave. Deve ter coração, pulmões, rins e sistema nervoso capazes de suportar os efeitos da altitude e do vôo demorado;

e) *Inspecção ocular.*— O aviador ou aeronauta deve gozar dum grau de acuidade visual compatível com as necessidades das suas funções;

Nenhum piloto ou oficial navegador poderá ter mais de duas dioptrias de hipermetropia latente e a coordenação muscular deve ser boa e adaptar-se à refração. O campo visual e a percepção das cores devem ser normais em ambos os olhos;

f) *Inspecção auricular.*— O ouvido médio deve ser normal. O aviador ou aeronauta deve gozar dum grau de acuidade auditiva compatível com as necessidades das suas funções;

g) O aparelho vestibular deve ser intacto e não hiper-activável nem hipo-activável;

h) *Inspecção rino-laringolar.*— O aviador ou aeronauta deve gozar duma permeabilidade nasal completa e não sofrer de nenhuma afecção séria, aguda ou crónica, das vias respiratórias superiores;

3.º Cada Estado Contratante deve provisoriamente fixar os seus métodos de inspecção enquanto não forem estipulados os detalhes e as condições mínimas numa ulterior conferência especial dos representantes médicos autorizados da Comissão Internacional da Navegação Aérea;

4.º O candidato que houver satisfeito às condições acima enunciadas receberá um certificado médico favorável, que deve apresentar para obter a licença;

5.º Para comprovarem a persistência da aptidão para a navegação aérea, os aviadores e aeronautas serão inspecionados periodicamente, pelo menos de seis em seis meses, e o resultado das inspecções vão juntar-se ao certificado original. Em caso de doença ou acidente, o aviador ou aeronauta deve ser inspecionado para se certificar se está ou não apto para retomar o serviço aéreo. A data e o resultado destas novas inspecções serão mencionadas no diploma de patente do piloto ou oficial navegador;

6.º Nenhum aviador ou aeronauta que anteriormente à presente Convenção tenha dado provas de aptidão para a navegação aérea poderá, enquanto conservar esta aptidão, ser irradiado do pessoal navegante pela razão única de não satisfazer a todas as condições acima enumeradas;

7.º Cada um dos Estados Contratantes pode, se o julgar conveniente, tornar mais severas as condições acima enumeradas; mas para o tráfico internacional serão mantidas as condições mínimas exigidas.

ANEXO F

Cartas internacionais e balizas aeronáuticas

As cartas internacionais e as balizas aeronáuticas serão estabelecidas em conformidade com as regras gerais que seguem:

SECÇÃO I

Cartas

1.º São criados dois tipos de cartas aeronáuticas, respectivamente designadas adiante pelos nomes de «cartas gerais» e «carta normal»;

2.º As cartas gerais, bem como a carta normal, são em princípio levantadas segundo as regras adoptadas nas conferências internacionais oficiais realizadas em Londres (1909) e em Paris (1913), para o levantamento do mapa do mundo 1:1.000:000.

Nota.— Extracto das resoluções adoptadas nas conferências de Londres e Paris:

As fôlhas do mapa mundo a 1:1.000:000 abrangem uniformemente 6 graus em latitude e 4 graus em longitude.

A recticulação é formada por meridianos traçados de 6 em 6 graus a partir do meridiano de Greenwich e por paralelos traçados de 4 em 4 graus a partir do Equador.

Os 60 fusos meridianos, de 6 graus de abertura, são numerados de 1 a 60 a partir do anti-meridiano de Greenwich e indo para Leste.

De cada lado do Equador e até a latitude 88°, as 22 zonas paralelas sucessivas, de 4 graus de largura, são designadas pelas 22 letras, de A a V.

As duas calotes polares, abrangendo cada dois graus de latitude, são marcadas com a letra Z.

No hemisfério Norte, cada fôlha do mapa leva um sinal distintivo formado por letra N seguida da letra de zona e do número do fuso correspondente à sua posição. Ex.: N. K.—12.

No hemisfério Sul, a letra inicial N é substituída pela letra S. Ex. S. L.—23.

3.º Os comprimentos, distâncias, altitudes e profundidades são expressos em metros. Todavia, cada país terá o direito de juntar a esta notação outra, expressa em unidades nacionais.

4.º As cores e sinais convencionais, bem como os entendimentos a que se chegou para o levantamento do mapa do mundo ao milionésimo devem, tanto quanto possível, ser empregados nas cartas aeronáuticas internacionais.

5.º Nas «cartas gerais» far-se há uso da projecção de Marcator, sendo o grau de longitude representado por um comprimento de 3 centímetros. Os meridianos e paralelos serão marcados por uma linha fina, do grau em grau. Os meridianos e paralelos que limitam as fôlhas do mapa do mundo a 1:1.000:000 serão reforçados. A indicação destas fôlhas será a empregada nesta.

6.º Cada «carta geral» levará em francês o título: «Carte générale aeronautique internationale» (veja-se a gravura, espécime I, no fim) e por baixo a tradução deste título na língua do país que edita a carta. Cada carta levará também um nome geográfico apropriado.

Todas as fôlhas levarão, pelo menos, as seguintes indicações: «Principais características físicas do terreno e nomes geográficos; estações de radiotelegrafia, faróis marítimos, com a altura da luz, e alcance ao nível do mar, cor e frequência dos relâmpagos; fronteiras nacionais; zonas proibidas; principais rotas aéreas; linhas de igual declinação magnética; distâncias ao polo sul; latitudes e novas e antigas longitudes (veja-se § 7.º) tendo à margem os números dos fusos correspondentes e as letras das zonas da carta do mundo a 1:1.000:000; legenda dos sinais convencionais, em francês ou inglês e na língua do país que edita a carta; o nome da casa editora; a data da publicação e das edições sucessivas».

7.º A «carta normal» será traçada na escala de 1:200.000.

Nota.— Para os países de população pouco densa a escala poderá ser, conforme o caso, a de 1:500.000 ou até a de 1:1.000:000.

Além da numeração das latitudes e das antigas longitudes (referidas ao meridiano de Greenwich), as folhas da carta normal levarão, exteriormente a esta, fechadas, em rectângulo, as novas coordenadas geodésicas respectivas, a distância angular ao polo sul, crescendo de 0° até 180° para o polo norte, a nova longitude, referida ao anti-meridiano de Greenwich tomado como origem e contada de 0° a 360° indo sempre para leste.

8.º Todas as folhas da «carta normal» levarão, em francês, o título: «Carte normale aéronautique internationale» (veja-se a gravura, espécime II, ao fim) e por baixo a tradução deste título na língua do país que edita a carta. Cada folha abrangerá um grau de longitude e um grau de latitude e será designada pelo nome da localidade mais importante compreendida na folha e pelas novas coordenadas (veja-se § 7.º) correspondentes ao canto sudoeste da folha; a distância ao polo sul será sempre inscrita em primeiro lugar e os algarismos das unidades de grau na numeração das duas coordenadas serão impressos em caracteres maiores. Estes dois algarismos designarão abreviadamente a folha e formarão o número abreviado da folha.

Exemplo. — A folha limitada: ao sul, pelo paralelo 49° (correspondente a 139° de distância ao polo sul); e a oeste, pelo meridiano 2° E (correspondente a 182° da nova longitude) será numerada 139-182.

Analogamente, a folha limitada: ao sul, pelo paralelo 36° S (correspondente à distância ao polo sul de 56°); e a oeste, pelo meridiano 7° W (ou seja 173° pela nova longitude) será numerada 54-173.

9.º Todas as folhas da carta normal levarão, na medida em que estes elementos forem conhecidos:

a) No interior do quadro: o traçado, de 20' em 20', dos meridianos e dos paralelos; as estradas, divididas em duas categorias, segundo a visibilidade que oferecem aos aviadores; os caminhos de ferro de todos os géneros; as cidades e vilas, com o seu contorno e o traçado das principais vias públicas que as atravessam; as aldeias e povoações, com as mesmas indicações se for possível, senão indicadas por um circulozito; as principais características do sistema hidrográfico superficial; as regiões arborizadas e quaisquer extensões impróprias para aterrar; os aeródromos e «hangars» para dirigíveis; as instalações para enchimento de balões; os lugares de aterragem preparados em terra ou no mar; as balizas aeronáuticas; os faróis terrestres e fanais fixos de navegação; os faróis marítimos, com a altura do foco, alcance ao nível do mar, cor e frequência dos relâmpagos; as estações de radiotelegrafia; as estações meteorológicas; as linhas aéreas condutoras de energia eléctrica; os objectos notáveis; as fronteiras nacionais com as entradas aduaneiras previstas pelo Anexo H (artigo 2.º); as zonas proibidas; as principais rotas aéreas; os nomes dos principais lençóis de águas; as cidades e vilas e as aldeias importantes; o relevo do solo, figurado por uma sombra esbatida e as cotas de altitude rodeadas dum oval nos pontos culminantes. Ex.: 712;

b) Nas margens: um título compreendendo o sinal distintivo da folha, o nome da localidade escolhida para a designar; uma escala marginal, graduada em minutos; os nomes das folhas adjacentes; as latitudes e as distâncias ao polo sul; as longitudes antigas e as novas (veja-se § 7.º); a escala das distâncias em quilómetros; a legenda dos sinais convencionais, em francês ou em inglês e na língua do país que edita a carta; um diagrama figurando a declinação magnética média da extensão representada; um esquema que dê o número abreviado da folha considerada, rodeada das oito folhas adjacentes, aos lados e aos cantos, bem como as fronteiras e os nomes dos países parcialmente representados nessas fo-

lhas; o nome do estabelecimento editor da folha e a data da sua publicação.

10.º Nas cartas gerais e nas folhas da carta normal, os títulos, notações marginais, diagramas e legendas serão conformes aos modelos anexos. (Gravura I e II).

11.º Em primeiro lugar editar-se hão as cartas gerais e as folhas da carta normal, bem como as guias que interessassem às rotas aéreas que venham a ser fixadas por meio de acordos internacionais.

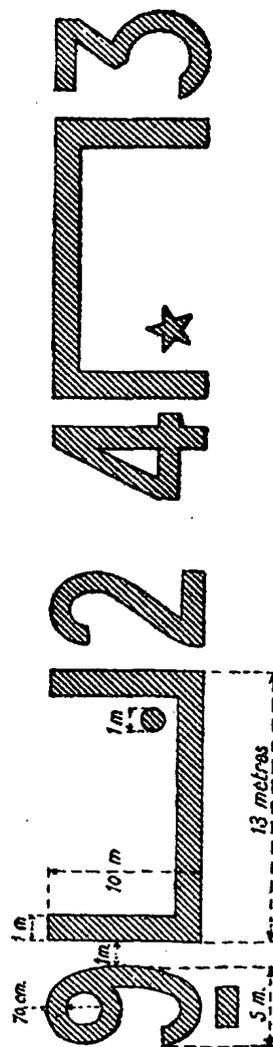
Nota. — Para evitar as confusões e os erros a que exporia o emprego dos processos topográficos habituais no levantamento das cartas aeronáuticas, é instantaneamente recomendado que se proceda a reconhecimentos aéreos através das rotas mais importantes, colhendo assim todos os informes indispensáveis sobre os acidentes do terreno que devem ser figurados nestas cartas de modo a satisfazerem as necessidades dos aviadores.

SECÇÃO II

Sistema universal de balizas aeronáuticas

1.º As balizas aeronáuticas fixadas ao solo ou nos telhados de edifícios devem conter uma referência numérica e gráfica correspondentemente às folhas da carta normal aeronáutica internacional. Para esse efeito, todas as balizas apresentarão (veja-se a figura adiante):

- O número abreviado da folha em que se encontra;
- A figuração do quadro dessa folha, representado por um semi-rectângulo cujos semi-lados estarão orientados na direcção norte-sul, com a abertura para o Norte se a baliza se encontra na metade Sul da folha, ou para o Sul, se a baliza se encontra na metade Norte da folha;
- Um grande ponto indicando, aproximadamente, a situação da baliza na meia folha correspondente.



Os dois algarismos que formam o número abreviado da fôlha devem estar situados ou contra os semi-lados ou por cima ou por baixo do semi-rectângulo, mas nunca no interior dele.

Quando houver várias balizas situadas tam próximo umas das outras que possam confundir-se, poderá empregar-se, para as diferenciar, em vez dum ponto redondo, um quadrado, um triangular ou uma estrêla.

O quadro rectangular e os algarismos devem ter, pelo menos, as dimensões indicadas nas figuras.

2.º As balizas aeronáuticas devem fixar-se especialmente ao longo das rotas aéreas internacionais adoptadas.

Nota.—As disposições a tomar no que se refere à iluminação das balizas aeronáuticas serão ulteriormente fixadas, segundo as conclusões de experiência pela Comissão Internacional de Navegação Aérea.

ANEXO G

Centralização e distribuição de informações meteorológicas

1. *Natureza e objecto das informações meteorológicas que devem fornecer os Estados Contratantes:*

A) «Dados estatísticos», tendo por fim indicar o grau de segurança das diferentes rotas e aeródromos para os diversos tipos de aeronaves. Estes dados são constituídos por:

a) Análises e sumários das observações meteorológicas do passado;

b) Sumário de observações correntes.

B) «Informações correntes» destinadas a:

a) Manter um registo das observações correntes sobre o estado atmosférico;

b) Fazer previsões sobre o tempo.

Estes informes compreendem:

1. Os resultados das observações diárias.

2. As listas das estações meteorológicas em que foram feitas estas observações.

C) «Previsões» feitas com o fim de indicar aos interessados onde e quando é possível voar, bem como as melhores condições em que podem voar.

Estas previsões indicam o estado das condições previstas, a saber:

a) «Previsão a curto prazo», referente às 3 ou 4 horas seguintes;

b) «Previsão normal», referente às 20 ou 30 horas seguintes;

c) «Previsão a longo prazo», referente aos dois ou três dias seguintes;

d) «Previsão de rota», referente a zonas ou rotas particulares nas 6 horas seguintes.

2. *Processos a seguir e datas para a comunicação dos diferentes informes:*

A) «Os dados estatísticos» serão fornecidos pelos *bureaux* centrais meteorológicos no que diz respeito a informações gerais, a saber:

a) Análises e resenha das informações referentes ao passado, comunicadas pela publicação de monografias especiais, dando as médias, frequências e os máximos e mínimos dos principais elementos meteorológicos acompanhados de mapas e diagramas; terão preferência as indicações relativas às regiões conhecidas por apresentarem particularidades sob o ponto de vista meteorológico;

b) Resenha das observações correntes, publicando mensalmente os valores observados durante esse período.

B) «As informações correntes» serão enviadas pelos *bureaux* meteorológicos aos seus congêneres, do modo seguinte:

a) Resultado das observações diárias, transmitido telegráficamente:

1. Em relatórios regulares a horas fixas (veja-se Apêndice I).

2. Em relatórios especiais, quando forem pedidos no intervalo (veja-se Apêndice II);

b) Listas de estações, sempre que for necessário, para ter os outros países informados dos lugares em que se fazem observações, e para lhes indicar também as particularidades locais e topográficas que possam influir nas condições atmosféricas de cada estação.

C) As «Previsões» serão comunicadas pelos *bureaux* meteorológicos, como informações gerais, por via de publicação na imprensa e transmitidas, pelo telégrafo, aos outros países que o peçam, ou ainda comunicadas aos interessados por quaisquer outros meios considerados melhores (veja-se Apêndice III).

Apêndice I

Relatórios regulares

Estes relatórios são de duas espécies:

1. Relatórios particulares.

2. Relatórios colectivos.

1. Os relatórios particulares contêm os resultados das observações feitas em todas as estações às horas: 0100, 0700, 1300 e (1800 ou) 1900 [tempo médio de Greenwich (T. M. G.)]. Estes relatórios são redigidos logo que as observações estiverem feitas, e são transmitidos a uma Estação ao *bureau* central collector; nas estações em que estes relatórios sejam os possíveis, ou se considerem suficientes, só em duas das horas mencionadas devem ser feitos então de 12 em 12 horas. (É para desejar que as horas actualmente escolhidas venham ulteriormente a ser substituídas, depois dum acôrdo internacional, pelas horas: 0300, 0900, 1500 e 2100, T. M. G.).

Sempre que for possível, os relatórios darão indicações sobre os elementos:

1. Vento.

2. Pressão atmosférica.

3. Temperatura e humidade.

4. Nevociro e visibilidade.

5. Nuvens.

6. Precipitações (chuva, neve, saraiva, etc.).

7. Tempestades, furacões, ciclones, turbilhões de pó.

8. Outros fenómenos atmosféricos.

9. Estado do mar.

E ainda sobre as correntes, a temperatura e a humidade das regiões superiores da atmosfera, por parte das estações que tenham a possibilidade de fazer observações desta natureza.

Os relatórios cingir-se hão aos modelos e aos códigos que figuram no Apêndice IV.

2. Os relatórios colectivos são o conjunto dos relatórios particulares recebidos por uma estação ou por um *bureau* ou estação central e transmitidos a outras ou estações ou *bureaux* centrais.

Estes relatórios dividem-se em três classes:

1.ª classe. Relatórios feitos dentro do prazo de hora e meia a contar do momento em que se notaram as observações nas estações locais são transmitidos num raio de 1:500 quilómetros às estações principais dos outros países. A estação central é geralmente, nestes casos, a estação principal do país transmissor.

2.ª classe. Relatórios que têm por fim fornecer aos países, distando mais de 1:500 quilómetros, as informações essenciais para a coordenação das suas próprias previsões. A estação central, neste caso, acha-se num Estado

que possua uma lotação de T. S. F. de grande alcance, isto é, capaz de atingir 3:000 quilómetros pelo menos. O relatório de 2.^a classe é feito dentro das três horas que seguem o momento das observações. É constituído por extractos de relatórios de 1.^a classe (veja-se Apêndice IV). Deve conter a previsão das condições do tempo no país de que procede.

3.^a classe. Relatórios transmitidos pelos centros locais a outros centros locais, num raio de 500 quilómetros, aproximadamente. Estes relatórios são constituídos por extractos de relatórios de 1.^a classe (veja-se Apêndice IV), vindos das estações vizinhas e redigidos nos trinta minutos que seguem a hora das observações.

Apêndice II

Relatórios especiais

Os relatórios especiais dão os resultados de observações contínuas colhidas nos aeródromos situados nas rotas aéreas reconhecidos e dotados de estações meteorológicas. São fornecidos dentro de trinta minutos a pedido duma estação central pertencente a um aeródromo situado nas rotas referidas. A distância máxima a que estes relatórios podem ser pedidos será 500 quilómetros. Podem pedir-se também relatórios horários.

Estes relatórios serão transmitidos por telefónio ou T. S. F., e podem ser pedidos dum país a outro nos casos de rotas aéreas internacionais; telegraficamente devem ser redigidos pela forma e código prescritos no Apêndice IV.

Apêndice III

Previsões

As «previsões de curto prazo», feitas para um período de três a quatro horas, dão as condições previstas das nuvens, do tempo, ventos superficiais e a visibilidade, bem como a direcção e a velocidade do vento a 1:000 e 2:000 metros de altitude, com uma apreciação sobre a conveniência de tais condições atmosféricas para os diversos tipos de aeronaves.

As «previsões normais», feitas para vinte a trinta horas, dão informes análogos, mas em termos mais gerais.

«As previsões a longo prazo» dão indicações gerais relativas aos dois dias seguintes.

As «previsões de rota» são fornecidas duas vezes por dia pelas Estações centrais, segundo as informações recebidas das Estações menores, e dão uma resenha das condições atmosféricas, previstas com cerca de seis horas de antecipação, das diferentes regiões ou rotas do país.

Apêndice IV

Formulário para os relatórios e códigos de transmissão

Cada estação terá um sinal distintivo para chamada, formado por um grupo de letras ou algarismos, que servirá para a designar nos relatórios e para as chamadas da T. S. F.; estes sinais devem ser diferentes em cada Estado.

Os relatórios serão formulados por meio de símbolos ou letras meteorológicas. Na transmissão cada símbolo será seguido duma cota numérica que marca a intensidade do fenómeno a que corresponde, conforme os códigos abaixo reproduzidos:

Símbolos meteorológicos e sua significação

BBB = Pressão barométrica reduzida ao nível do mar e expressa em milibares e decimilibares, isto é, com as correcções de temperatura, gravidade e do zero da escala. O algarismo inicial 9 ou 10 será omitido.

DD = Direcção do vento (referida ao Norte real e não ao Norte magnético), tomada a uma altura de 10 ou 15 metros do solo e cotada de 1 a 72, por conseguinte dão em S graus, partindo do norte seguindo para Este (veja-se código X).

F = Fôrça do vento, expressa na escala de Beaufort (quando o vento atingir a fôrça de 9 será especialmente notado no fim do telegrama).

ww = Tempo actual (Código I).

TT = Temperatura em graus absolutos A (0° A = -273° C; 273° A = 0° C); não se transmitirá o primeiro algarismo.

A = Forma das nuvens baixas (Código III).

L = Área proporcional das nuvens baixas (expressa em décimos do céu coberto; o total 10, correspondente a um céu inteiramente coberto, será substituído por 0 nos telegramas).

B = Forma das nuvens de altitude média ou elevada (Código III).

M = Área proporcional das nuvens médias ou altas, avaliadas em décimos de céu coberto.

h = Altitude da base de nuvens baixas (Código IV) [a].

WW = Condições atmosféricas no passado (Código II).

V = Visibilidade (Código V).

H₁ = Humidade relativa (Código VI).

S = Estado do mar (Código VII).

β = Aspecto da curva barométrica (Código IX).

bb = Variação barométrica expressa em meias milibares por 3 horas; acrescentar-se há sistematicamente 50 às variações negativas).

F₁ = Conveniência das condições atmosféricas para os aeroplanos (Código VIII) [a].

F₂ = Conveniências das condições atmosféricas para os dirigíveis (Código VIII) [b].

RR = Chuva: 1^o de dia; 2^o de noite; altura em milímetros e decimilímetros.

MM = Temperatura máxima do dia.

mm = Temperatura mínima da noite.

X = Número de reserva.

Símbolos especiais para as correntes de ar superiores

H = Altitude (Código IV) [b].

DD = Direcção, indicada pela escala 1-72 (veja-se Código X).

VV = Velocidade, expressa em quilómetros à hora (para as velocidades além de 99 quilómetros à hora empregam-se três algarismos).

Símbolos especiais para a temperatura e a humidade das camadas de ar superiores

p = Altura ou pressão (Código IV) [c].

HH = Percentagem actual da humidade relativa.

Símbolo especial para os relatórios colectivos de 2.^a classe

BB = Pressão barométrica em milibares inteiros, sendo omitido o número inicial 9 ou 10.

Modêlo das comunicações expressas em símbolos meteorológicos Relatórios regulares

1. *Relatórios particulares das Estações.*— O sinal de chamada da estação será seguido dos grupos seguintes: BBBDD. — FwwTT. — ALBm. — wwVHS. — βbbF₁F₂. — RRMMX (ou RRmmX).

Empregar-se hão dois grupos suplementares nos relatórios dos observatórios apropriados às observações das correntes superiores. O primeiro, de cinco letras, que terá a forma geral HDDVV, indicará que as informações acerca das correntes aéreas superiores são contidas no grupo seguinte.

Dos outros grupos suplementares serão usados pelos observatórios que fornecerem informações sobre a temperatura e a humidade das camadas aéreas superiores: o primeiro, de cinco letras, e que terá a forma geral ρTTHH, indicará que a temperatura e a humidade das camadas superiores são fornecidas pelo grupo seguinte.

Nota.— Estes grupos especiais de cinco letras poderiam ser vantajosamente substituídos, sob o ponto de vista do sinalamento, por um sinal Morse especial.

2. *Relatórios colectivos de primeira classe.*—Os relatórios particulares das estações serão redigidos da mesma forma geral indicada. O estado das camadas superiores é dado no fim pelos observatórios competentes, sendo as correntes de ar superiores indicadas, somente referidas às seguintes alturas: 500, 1:000, 2:000 e 5:000 metros (veja-se Código IV [b]).

Exemplo de relatório colectivo de primeira classe dando informações provenientes de quatro estações, A, B, C, D, duas das quais, as estações B e C, deram as indicações sobre as correntes de ar superiores, e as outras estações, B e D, deram as indicações sobre a humidade e a temperatura das camadas superiores.

Sinal de chamada de «A»:

BBBDD — F_wwTT — ALBMH — wwVHS —
βbbFF₁F₂.

Sinal de chamada de «B»:

BBBDD — F_wwTT — ALBMH — wwVHS —
βbbF₁F₂.

Sinal de chamada de «C»:

BBBDD — F_wwTT — ALBMH — wwVHS —
βbbFF₁F₁.

Sinal de chamada de «D»:

BBBDD — F_wwTT — ALBMH — wwVHS —
βbbF₁F₂.

Grupo indicando que seguem indicações sobre as correntes de ar superiores:

Sinal de chamada de «B»:

HDDVV.

Sinal de chamada de «C»:

HDDVV.

Grupo indicando que seguem informações sobre temperatura e humidade das camadas superiores:

Sinal de chamada de «B»:

ρTTHH.

Sinal de chamada de «D»:

ρTTHH.

3. *Relatórios colectivos de segunda classe.*—Os relatórios particulares são transmitidos sucessivamente pela seguinte forma abreviada:

Sinal de chamada para a estação:

BBDDF — wwTTh — ALβbb.

As indicações relativas às correntes de ar superiores são fornecidas, no fim do telegrama, referidas às alturas de 2:000 e 5:000 metros, pelas estações competentes.

Exemplo de relatório colectivo de segunda classe, com informações provenientes de quatro estações, A, B, C, D, duas das quais, B e C, dão esclarecimentos sobre as correntes superiores:

Sinal de chamada da estação «A»:

BBDDF — wwTTh — ALβbb.

Sinal de chamada da estação «B»:

BBDDF — wwTTh — ALβbb.

Sinal de chamada da estação «C»:

BBDDF — wwTTh — ALβbb.

Sinal de chamada da estação «D»:

BBDDF — wwTTh — ALβbb.

Grupo indicando que seguem informações relativas às correntes de ar superiores:

Sinal de chamada da estação «B»:

HDDVV.

Sinal de chamada da estação «C»:

HDDVV.

Previsões meteorológicas da região de origem.

4. *Relatórios colectivos de terceira classe.*—Os relatórios particulares serão transmitidos sucessivamente na seguinte forma abreviada:

Sinal de chamada da estação:

DDF₁F₂ — ALBMh — wwWWW.

Nota 1.—Os modelos para a transmissão de «Relatórios especiais» e de «Previsões» não foram ainda determinados.

Nota 2.—As observações feitas pelos navios no mar e a transmissão destas exigem disposições especiais que não foi possível formular ainda. Outro tanto sucede com as observações feitas a bordo de aeronaves.

CÓDIGOS

CÓDIGO I — *Tempo presente* — w. w.

Nota.—Os grupos de 00 a 49 aplicam-se a tempos sem chuva. Os grupos de 50 a 70 e de 77 a 97 a tempos chuvosos.

Tempo sem precipitações e sem nevoeiros (00 a 05):

- 00 Céu absolutamente sem nuvens.
- 01 Céu menos de metade coberto.
- 02 Céu cerca de metade coberto.
- 03 Céu cerca de três quartos coberto.
- 04 Céu coberto com clarões,
- 05 Céu completamente coberto.

Tempo brumoso sem precipitações (06 a 29):

- 06 Céu cerrado de névoa ou nevoeiro cotado 1.
- 07 Céu cerrado de névoa ou nevoeiro cotado 2.
- 08 Céu cerrado de névoa ou nevoeiro cotado 3.
- 09 Céu cerrado de névoa ou nevoeiro cotado 4.
- 10 Céu cerrado de névoa ou nevoeiro cotado 5.
- 11 Céu cerrado de névoa ou nevoeiro cotado 6.
- 12 Céu cerrado de névoa ou nevoeiro cotado 7.
- 13 Céu cerrado de névoa ou nevoeiro cotado 8.
- 14 Névoa seca cotada 1.
- 15 Névoa seca cotada 2.
- 16 Nevoeiro seco cotado 3.
- 17 Nevoeiro seco cotado 4.
- 18 Nevoeiro seco cotado 5.
- 19 Nevoeiro cotado 6.
- 20 Nevoeiro cotado 7.
- 21 Nevoeiro cotado 8.
- 22 Névoa húmida (neblina) cotada 1.
- 23 Névoa húmida (neblina) cotada 2.
- 24 Nevoeiro húmido cotado 3.
- 25 Nevoeiro húmido cotado 4.
- 26 Nevoeiro húmido cotado 5.
- 27 Nevoeiro húmido cotado 6.
- 28 Nevoeiro húmido cotado 7.
- 29 Nevoeiro húmido cotado 8.

Fenómenos especiais sem precipitações:

- 30 Ar húmido.
- 31 Visibilidade excepcional.
- 32 Nevoeiro de pó.
- 33 Orvalho ou rócio.
- 34 Geada branca (geada trivial).
- 35 Geada cristalina (com ou sem formações de sincelos).
- 36 Gelo pouco espesso.

- 37 Gêlo espesso (formando plataformas viáveis).
- 38 Halo solar.
- 39 Halo lunar.
- 40 Coroa solar.
- 41 Coroa lunar.
- 42 Aurora boreal.
- 43 Rajadas.
- 44 Ventania, tempo tempestuoso.
- 45 Obscuridade.
- 46 Tempo ameaçador, cativo.
- 47 Trovões.
- 48 Relâmpagos.
- 49 Trovões e faíscas.

Chuva e nevoeiro (50 a 58):

- 50 Chuva fraca
 - 51 Chuva média
 - 52 Chuva forte
 - 53 Chuva fraca
 - 54 Chuva média
 - 55 Chuva forte
 - 56 Chuva fraca
 - 57 Chuva média
 - 58 Chuva forte
- } Com nevoeiro cotado 2 a 3.
- } Com nevoeiro cotado 4 a 5.
- } Com nevoeiro cotado 6 a 8.

Precipitações com rajadas de vento (59 a 70):

- 59 Chuva fraca.
- 60 Chuva média.
- 61 Chuva forte.
- 62 Saraiva fraca.
- 63 Chuva média com saraivada.
- 64 Chuva forte com saraivada.
- 65 Queda fraca de granizo.
- 66 Queda forte de granizo.
- 67 Fraca queda de neve.
- 68 Média queda de neve.
- 69 Média queda de neve.
- 70 Forte queda de neve.

Neve sobre o solo (71 a 76):

- 71 Solo coberto de neve.
- 72 Solo coberto de neve com ralos.
- 73 Amas de neve.
- 74
- 75 } Números de reserva.
- 76 }

Precipitações (77 a 99):

- 77 Chuvisco fraco.
- 78 Chuvisco médio.
- 79 Chuvisco forte.
- 80 Chuva fraca.
- 81 Chuva média.
- 82 Chuva forte.
- 83 Saraivada fraca.
- 84 Saraivada média.
- 85 Saraivada forte.
- 86 Queda fraca de granizo.
- 87 Queda média de granizo.
- 88 Queda fraca de granizo.
- 89 Fraca queda de neve.
- 90 Média queda de neve.
- 91 Forte queda de neve.
- 92 Trovoada chuvosa fraca, sem granizo.
- 93 Trovoada chuvosa média, sem granizo.
- 94 Trovoada chuvosa forte, sem granizo.
- 95 Trovoada chuvosa fraca, com granizo.
- 96 Trovoada chuvosa média, com granizo.
- 97 Trovoada chuvosa forte, com granizo.
- 98 } Números de reserva.
- 99 }

CÓDIGO II— Condições meteorológicas no passado— w. w.

Nota.— Os grupos de 00 a 49 aplicam-se a tempos sem precipitações. Os grupos de 50 a 97 a tempos com precipitações.

Tempo sem precipitações ou nevoeiros (00 a 09):

- 00 Céu sem nuvens.
- 01 Céu quasi limpo; nuvens de altitude média ou alta.
- 02 Céu quasi limpo com nuvens baixas.
- 03 Céu quasi limpo com nuvens de diferentes níveis.
- 04 Céu parcialmente coberto com nuvens de nível médio ou alto.
- 05 Céu parcialmente coberto, nuvens baixas.
- 06 Céu parcialmente coberto, nuvens de diferentes níveis.
- 07 Céu nublado e coberto de nuvens de altitude média ou alta.
- 08 Céu nublado e coberto, nuvens baixas.
- 09 Céu nublado e coberto, nuvens de diferentes níveis.

Céu coberto com clarões (10 a 14):

- 10 Nuvens de média e grande altitude.
- 11 Nuvens baixas.
- 12 Nuvens de diferentes níveis.
- 13 Céu completamente coberto, nuvens baixas ou de níveis diferentes.
- 14 Céu parcialmente coberto com nuvens baixas ou de níveis diversos.

Cerração de névoas ou nevoeiros com nuvens superiores (15 a 19):

- 15 Céu cerrado de névoa ou nevoeiro cotado 1.
- 16 Céu cerrado de névoa ou nevoeiro cotado 2.
- 17 Céu cerrado de névoa ou nevoeiro cotado 3.
- 18 Céu cerrado de névoa ou nevoeiro cotado 4 ou 5.
- 19 Céu cerrado de névoa ou nevoeiro cotado 6 a 8.

Névoas ou nevoeiros (20 a 24):

- 20 Névoa cotada 1.
- 21 Névoa cotada 2.
- 22 Nevoeiro cotado 3.
- 23 Nevoeiro cotado 4 ou 5.
- 24 Nevoeiro cotado 6 a 8.

Névoas ou nevoeiros húmidos (25 a 29):

- 25 Névoa húmida (neblina) cotada 1.
- 26 Névoa húmida (neblina) cotada 2.
- 27 Nevoeiro húmido cotado 3.
- 28 Nevoeiro húmido cotado 4 ou 5.
- 29 Nevoeiro húmido cotado 6 a 8.

Fenómenos especiais sem precipitação (30 a 49):

- 30 Ar húmido.
- 31 Visibilidade excepcional.
- 32 Nevoeiro de pó.
- 33 Orvalho ou ródio.
- 34 Geada branca (geada trivial).
- 35 Geada cristalina (com ou sem formações de sin-celos).
- 36 Gêlo pouco espesso.
- 37 Gêlo espesso (formando plataformas viáveis).
- 38 Halo solar.
- 39 Halo lunar.
- 40 Coroa solar.
- 41 Coroa lunar.
- 42 Aurora boreal.
- 43 Rajadas.
- 44 Ventania, tempo tempestuoso.
- 45 Obscuridade.
- 46 Tempo ameaçador, cativo.

- 47 Trovões.
48 Relâmpagos.
49 Trovões e falcas.

Precipitações rápidas (regime dos aguaceiros) (50 a 61):

- 50 Aguaceiro fraco.
51 Aguaceiro médio.
52 Aguaceiro forte.
53 Aguaceiro de saraiva com ou sem chuva, fraco.
54 Aguaceiro de saraiva com ou sem chuva, médio.
55 Aguaceiro de saraiva com ou sem chuva, forte.
56 Aguaceiro de granizo com ou sem chuva, fraco.
57 Aguaceiro de granizo com ou sem chuva, médio.
58 Aguaceiro de granizo com ou sem chuva, forte.
59 Queda de neve fraca.
60 Queda de neve média.
61 Queda de neve forte.

Precipitações passageiras (62 a 76):

- 62 Chuvisco fraco passageiro.
63 Chuvisco médio passageiro.
64 Chuvisco forte passageiro.
65 Chuva fraca passageira.
66 Chuva média passageira.
67 Chuva forte passageira.
68 Chuva fraca e saraiva passageira.
69 Chuva média e saraiva passageira.
70 Chuva forte e saraiva passageira.
71 Queda de granizo fraco, com ou sem chuva passageira.
72 Queda de granizo médio, com ou sem chuva passageira.
73 Queda de granizo forte, com ou sem chuva passageira.
74 Queda de neve fraca passageira.
75 Queda de neve média passageira.
76 Queda de neve forte passageira.

Precipitações contínuas ou quasi contínuas (77 a 91):

- 77 Chuvisco fraco.
78 Chuvisco médio.
79 Chuvisco forte.
80 Chuva fraca.
81 Chuva média.
82 Chuva forte.
83 Chuva fraca com saraiva.
84 Chuva média com saraiva.
85 Chuva forte com saraiva.
86 Queda de granizo com ou sem chuva, fraca.
87 Queda de granizo com ou sem chuva média.
88 Queda de granizo com ou sem chuva, forte.
89 Queda de neve fraca.
90 Queda de neve média.
91 Queda de neve forte.

Trovoadas chuvosas (92 a 99):

- 92 Trovoada chuvosa fraca (sem granizo).
93 Trovoada chuvosa média (sem granizo).
94 Trovoada chuvosa forte (sem granizo).
95 Trovoada chuvosa fraca (com granizo).
96 Trovoada chuvosa média (com granizo).
97 Trovoada chuvosa forte (com granizo).
98 } Números de reserva.
99 }

CODIGO III — Forma $\left\{ \begin{array}{l} \text{Nuvens baixas — A.} \\ \text{Nuvens de nível alto ou médio — B.} \end{array} \right.$

A) *Nuvens baixas:*

- 1 Fracto cumulus.
2 Mammato cumulus.
3 Strato cumulus baixo (altitude inferior a 1:200 metros).
4 Strato cumulus alto (altitude superior a 1:200 metros).
5 Nimbus.
6 Cumulus.
7 Cumulo nimbus.
8 Stratus.

B) *Nuvens altas:*

- 1 Cirrus.
2 Cirro stratus.
3 Cirro cumulos.
4 Falso cirrus.

B) *Nuvens de altitude média:*

- 5 Alto stratus transparente.
6 Alto stratus espesso.
7 Alto cumulus (altitude inferior a 3 quilómetros).
8 Alto cumulus (altitude superior a 3 quilómetros).

CODIGO IV — a), b) e c) *Altitudes e pressões nas altas camadas atmosféricas*

a) *Altitude da base das nuvens baixas — h:*

- 0 Nuvens abaixo de 150 metros.
1 Nuvens entre 150 e 300 metros.
2 Nuvens entre 300 e 500 metros.
3 Nuvens entre 500 e 750 metros.
4 Nuvens entre 750 e 1:000 metros.
5 Nuvens entre 1:000 e 1:500 metros.
6 Nuvens entre 1:500 e 2:000 metros.
7 Nuvens entre 2:000 e 2:500 metros.
8 Nuvens entre 2:500 e 3:000 metros.
9 Não há nuvens baixas.

b) *Altitudes das correntes de ar superior — H:*

- 1 Altitude de 200 metros.
2 Altitude de 500 metros.
3 Altitude de 1:000 metros.
4 Altitude de 1:500 metros.
5 Altitude de 2:000 metros.
6 Altitude de 2:500 metros.
7 Altitude de 3:000 metros.
8 Altitude de 3:500 metros.

c) *Altitudes e pressões a que se referem as cotas de temperatura e de humidade — p:*

- 0 Superfície do solo.
1 300 metros acima do solo.
2 Pressão de 1:000 milibares (m. b.).
3 Pressão de 950 milibares.
4 Pressão de 900 milibares.
5 Pressão de 850 milibares.
6 Pressão de 800 milibares.
7 Pressão de 750 milibares.
8 Pressão de 700 milibares.
9 Pressão de 600 milibares.

CÓDIGO V — *Visibilidade à superfície do solo e nevoeiro* — V

| Cifra do Código | Distância máxima a que se pode distinguir um objecto | Equivalência |
|-----------------|--|--|
| 0 | menos de 25 metros | Nevoeiro cotado 8 |
| 1 | 25 metros | Nevoeiro cotado 7 |
| | | 50 metros |
| 2 | 100 metros | Nevoeiro cotado 5 |
| | | 200 metros |
| 3 | 500 metros | Nevoeiro cotado 3 ou visibilidade cotada 1 |
| | | 1:000 metros |
| 4 | 2:000 metros | Nevoeiro cotado 2 ou visibilidade cotada 3 |
| | | 4:000 metros |
| 5 | 7:000 metros | Névoa cotada 1 ou visibilidade cotada 5 |
| | | 12:000 metros |
| 6 | 20:000 metros | visibilidade cotada 7 |
| | | 30:000 metros |
| 7 | 30:000 metros | visibilidade cotada 9 |
| 8 | mais de 30:000 metros | |
| 9 | | |

CODIGO VI — *Humidades relativas* — H

- 0 corresponde de 95 a 100 por cento.
- 9 corresponde de 90 a 94 por cento.
- 8 corresponde de 80 a 89 por cento.
- 7 corresponde de 70 a 79 por cento.
- 6 corresponde de 60 a 69 por cento.
- 5 corresponde de 50 a 59 por cento.
- 4 corresponde de 40 a 49 por cento.
- 3 corresponde de 30 a 39 por cento.
- 2 corresponde de 20 a 29 por cento.
- 1 corresponde de 10 a 19 por cento.

CODIGO VII — *Estado do mar* — S

| Cifra do Código | Estado do mar |
|-----------------|------------------------|
| 0 | Mar estanhado. |
| 1 | Mar plano. |
| 2 | Mar chão. |
| 3 | Mar pouco agitado. |
| 4 | Mar agitado. |
| 5 | Mar de pequena vaga. |
| 6 | Mar de vaga. |
| 7 | Mar de vaga grossa. |
| 8 | Mar tempestuoso. |
| 9 | Mar muito tempestuoso. |

CODIGO VIII — a) e b) *Condições do tempo para a navegação aérea*

a) *Aviões:*

- 0 Mau; nevoeiro.
- 1 Mau; chuva e nuvens baixas.
- 2 Mau; pés de vento, tempestade.
- 3 Muito perigoso; névoa.
- 4 Muito perigoso; vento e mau tempo.
- 5 Perigoso; névoa.
- 6 Perigoso; vento e mau tempo.
- 7 Bom para vôo.
- 8 Muito bom para vôo.
- 9 Ótimo.

b) *Dirigíveis:*

- 0 Mau; nevoeiro.
- 1 Mau; chuva, vento e nuvens.
- 2 Mau; pés de vento e tempestade.
- 3 Mau; muito perigoso, vento violento.
- 4 Mau; muito perigoso, rajadas.
- 5 Perigoso; vento forte.
- 6 Perigoso; rajadas de vento.
- 7 Bom.
- 8 Muito bom.
- 9 Optimo.

CODIGO IX — *Altura da curva barométrica* — B

- 0 Pressão estacionária.
- 1 Pressão variável.

2 Pressão crescente.

3 Pressão decrescente.

4 Pressão decrescente passando a crescente.

5 Pressão estacionária passando a crescente.

6 Pressão estacionária passando a decrescente.

7 Pressão decrescente e actualmente estacionária.

8 Pressão crescente e actualmente estacionária ou decrescente.

9 Rajadas, mudanças bruscas de vento e tempo.

CODIGO X — *Direcção do vento* — DD

A direcção do vento é escalonada de 5 em 5 graus pelas cotas de 1 a 72. Os números correspondentes aos pontos cardinais do antigo Código Telegráfico são os seguintes:

- 04 Correspondente a NNE.
- 09 Correspondente a NE.
- 13 Correspondente a ENE.
- 18 Correspondente a E.
- 22 Correspondente a ES.
- 27 Correspondente a SE.
- 31 Correspondente a SSE.
- 36 Correspondente a S.
- 40 Correspondente a SSW.
- 45 Correspondente a SW.
- 49 Correspondente a WSW.
- 54 Correspondente a W.
- 58 Correspondente a WNW.
- 63 Correspondente a NW.
- 67 Correspondente a NNW.
- 72 Correspondente a N.

Para exprimir nesta escala uma direcção previamente contada em graus, a partir do norte verdadeiro, no sentido dos ponteiros de um relógio, basta dividir o número de graus por 5, tomar o cociente inteiro aproximado, juntar-lhe, além disso, um 0 à esquerda se este for dígito. Em lugar de dividir por 5, pode multiplicar-se por 2 e dividir por 10.

Exemplo: 17° equivale a 03; 53° a 11; 527° a 51; 313° a 63.

ANEXO H

Alfândegas

Disposições gerais

1.º As aeronaves com destino ao estrangeiro só podem partir dos aeródromos especialmente designados pela administração aduaneira de cada Estado Contratante e denominados «aeródromos aduaneiros».

As que venham do estrangeiro só podem aterrar nos ditos aeródromos.

2.º Toda a aeronave que vá de um Estado a outro é obrigada a passar a fronteira entre certos pontos determinados pelos Estados Contratantes. Estes pontos vão indicados nas cartas aeronáuticas.

3.º Qualquer informação útil relativa aos aeródromos aduaneiros de um Estado, incluindo qualquer modificação feita à sua lista, com as respectivas mudanças nas cartas aeronáuticas, as datas em que tais modificações entram em vigor e quaisquer outros esclarecimentos que se refiram aos aeródromos internacionais que venham a criar-se, serão notificados pelo Estado respectivo à Comissão Internacional de Navegação Aérea, que informará por sua vez todos os Estados Contratantes. Os Estados Contratantes podem entrar em acôrdo para o estabelecimento de aeródromos internacionais que reúnam os serviços aduaneiros de dois ou mais Estados.

4.º Quando, em caso de força maior, que será devidamente justificado, uma aeronave passe a fronteira por um ponto fora dos previstos, deve aterrar no aeródromo aduaneiro mais próximo, situado no seu itinerário. Se é obrigado a aterrar antes de chegar ao aeródromo, deve prevenir os serviços policiais ou aduaneiros mais próximos.

Só poderá partir novamente com a autorização destes serviços que, após verificação, visarão o jornal de rota bem como o manifesto previsto no § 5.º e designarão ao piloto qual o posto aduaneiro a que ele deve ir satisfazer às formalidades da visita aduaneira.

Antes de partirem ou logo que chegarem, conforme se vão ao estrangeiro ou se de lá vêm, os pilotos devem apresentar às autoridades do aeródromo o jornal de rota e, se houver de havê-lo, o manifesto das mercadorias e provisões que transportam.

6.º O manifesto deve ser como o modelo n.º 1 incluso.

As mercadorias formam o objecto de declarações particularizadas, que devem ser feitas pelo expedidor, conforme o modelo n.º 2 incluso.

Todo o Estado Contratante tem a faculdade de exigir que se façam no manifesto todas as declarações suplementares que julgue necessárias.

7.º Antes da partida, tratando-se de uma aeronave que transporte mercadorias, o agente fiscal, perante o manifesto e as declarações, procede às verificações regulamentares e visa o jornal de rota, bem como o manifesto, autenticando a assinatura com a chancela, e precinta com o selo de chumbo a mercadoria ou grupo de mercadorias a que esta formalidade é aplicável.

À chegada, o agente fiscal constata a integridade dos selos, procede às operações da visita aduaneira, visa o jornal de rota e conserva em seu poder o manifesto.

Tratando-se de uma aeronave que não transporte mercadorias, apenas tem de apresentar-se a visar o seu jornal de rota pelos serviços policiais e aduaneiros.

O combustível será isento de direitos aduaneiros quando não seja em quantidade superior à necessária para a realização da viagem tal como está traçada no jornal de rota.

8.º Por excepção ao regulamento geral, certas categorias de aeronaves e particularmente as aeronaves postais, as pertencentes a companhias de transportes aéreos legalmente constituídas e autorizadas, e as pertencentes a membros de sociedades de turismo reconhecidas, que não pratiquem nem o transporte público de pessoas, nem o transporte de mercadorias, poderão ser dispensadas de aterrar no aeródromo aduaneiro e autorizadas a começar ou terminar viagem em certos aeródromos do interior, designados pela administração aduaneira e pela policia de cada Estado, satisfazendo aí as formalidades aduaneiras.

Todavia, estas aeronaves deverão seguir a via normal aeronáutica e dar-se a conhecer, pelos sinais convencionados, à passagem pela fronteira.

Regime a aplicar aos aparelhos e às mercadorias

9.º As aeronaves que descem em país estrangeiro pagam, em princípio, direitos aduaneiros sempre que houver.

Se devem ser reexportados, gozam do regime de importação temporária, ou lavrando o termo de responsabilidade ou fazendo o depósito dos direitos.

Caso se formem, entre dois ou mais países da União, Sociedades de Turismo, as aeronaves dos ditos países gozarão do regime do «Tríptico».

10.º As mercadorias trazidas numa aeronave consideram-se provenientes do país em que o jornal de rota e o manifesto tiverem sido visados pelo agente fiscal.

Quanto à origem e aos diversos regimes aduaneiros, estas mercadorias estarão sujeitas ao mesmo regulamento que as mercadorias importadas por terra ou por mar.

11.º Na exportação de mercadorias descarregadas em regimes de exportação temporária ou de entreposto, ou passíveis de taxas interiores, os expedidores devem justificar a passagem no estrangeiro pela apresentação de um certificado das alfândegas do destino.

Trânsito aéreo

12.º Quando uma aeronave, para chegar ao seu destino, tenha de passar por sobre um ou vários Países Contratantes, salvo o direito de soberania de cada Estado, há a considerar dois casos:

1. Se a aeronave não depõe, se toma passageiros ou mercadorias, não tem mais do que seguir a rota normal e dar-se a conhecer por sinais ao passar pela fronteira, entre os pontos designados para esse fim;

2. Em caso diverso, é-lhe imposta uma escala obrigatória num aeródromo aduaneiro, cujo nome será declinado no jornal de rota, antes da partida. Na escala, as autoridades aduaneiras examinam os documentos e a carga e tomam, se fôr necessário, as disposições necessárias para assegurar a reexportação do aparelho e das mercadorias, ou cobram os direitos competentes.

As disposições do artigo 9.º, 2.ª alínea, aplicam-se também às mercadorias de reexportação.

Se a aeronave depõe ou toma mercadorias, o agente fiscal constata-o e completa o manifesto e coloca, sendo preciso, novos selos.

Disposições várias

13.º Toda a aeronave durante o vôo, em qualquer lugar que se encontre, tem de acatar as ordens que receba dos postos ou aeronaves policiais ou aduaneiros do Estado sobre que vai voando.

14.º Os guardas aduaneiros e fiscais, e, duma maneira geral, os representantes da autoridade pública têm entrada livre em todos os lugares de partida ou de chegada das aeronaves e podem, além disso, exercer a sua função de vigilância, visitando qualquer aeronave ou a sua carga.

15.º Exceptuando as aeronaves postais, é proibido lançar, seja o que fôr, a fora o lastro, durante o percurso da viagem.

16.º Em caso de infracção às disposições precedentes, além das penalidades previstas pela legislação do Estado lesado, a infracção será notificada ao Estado em que a aeronave está matriculada; e este Estado suspenderá, temporária ou definitivamente, a validade do certificado de matrícula da aeronave culpada.

17.º As disposições do presente anexo não se aplicam nem às aeronaves militares munidas duma autorização especial (artigos 31.º, 32.º e 33.ª da Convenção), nem às aeronaves policiais e aduaneiras (artigos 31.º e 34.º da Convenção).

Frank Lyon Polk.

Paul Hymans.

Ismael Montes.

Olinto de Magalhães.

David Lloyd George.
 Albert Edward Kemp.
 George Foster Pearce.
 Viscount Milner.
 Thomas Mackenzie.
 Baron Sinha.
 Wilkyun Wellington Koo.
 António Sanchez de Bustamante.
 Enrique Dorn y de Alsua.
 Georges Clemenceau.
 Nicolas Politis.
 Joaquim Mendez.
 Tertullien Guilbaud.
 Rustem Haidar.

Policarpe Bonilla.
 Tommaso Tittoni.
 K. Matsui.
 C. D. B. King.
 Salvador Chamorro.
 António Burgos.
 Carlos G. Candamo.
 Inácio J. Paderewski.
 Afonso Costa.
 Nicolas Misu.
 Melenko R. Vesnitch.
 Charoon.
 Carlos Kramar.
 Juan António Buero.

NOTA — O manifesto não deve apresentar rasuras nem emendas que não venham ressalvadas pelos agentes aduaneiros competentes; nem palavras nas entrelinhas; nem mais de um artigo na mesma linha. Podem juntar-se tantas folhas adicionais quantas forem necessárias.

MODÉLO N.º 1

Navegação Aérea

Manifesto ou declaração geral da carga

Espaço reservado
 para as
 indicações
 de
 serviço
 das Alfândegas

| | | |
|-----------------------|---|---|
| APARELHO | } | Sinal de matrícula: U. S. — A. — 101 — G. . |
| COMANDANTE | } | Nome: Domicílio: Nacionalidade: Número da licença: |
| MERCADORIAS | } | Ponto de partida: País: Destino: País: Número de declarações adicionais: |

O Comandante atesta a exactidão do presente manifesto sob as penas previstas pelas leis. Por conseguinte datou e assinou este documento imediatamente por baixo da última linha de declarações.

| Número de ordem do documento | Marcas e números dos volumes | Número (em algarismos e em letras) e espécie dos volumes | Natureza da mercadoria | Pêso | Observações |
|------------------------------|------------------------------|--|------------------------|------|-------------|
| | | | | | |

Navegação Aérea

MODELO N.º 2

Ponto de partida.

Destino :

Declaração à Alfândega, feita por ...
das mercadorias seguintes:

| Volumes | Espécie | Designação completa do conteúdo | País de proveniência | Valores | Peso | | Observações |
|------------------|---------|---------------------------------|----------------------|---------|-------|---------|-------------|
| | | | | | Bruto | Líquido | |
| Marcos e números | Número | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |

..., ... de ... de 19...

O Expedidor,
...

O instrumento de ratificação por parte da República Portuguesa foi depositado no Ministério dos Negócios Estrangeiros em Paris em 24 de Junho de 1920.