

Normas internacionales



Anexo 7
al Convenio sobre
Aviación Civil Internacional

Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves

Esta edición incorpora todas las enmiendas adoptadas por el Consejo hasta el 18 de febrero de 2003 y reemplaza desde el 27 de noviembre de 2003, todas las ediciones anteriores del Anexo 7.

Véase en el Preámbulo la información relativa a la aplicación de las normas.

Quinta edición
Julio de 2003

Organización de Aviación Civil Internacional

Publicado por separado en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso, por la Organización de Aviación Civil Internacional. Toda la correspondencia, con excepción de los pedidos y suscripciones, debe dirigirse al Secretario General.

Los pedidos deben dirigirse a las direcciones siguientes junto con la correspondiente remesa (mediante giro bancario, cheque u orden de pago) en dólares estadounidenses o en la moneda del país de compra. En la Sede de la OACI también se aceptan pedidos pagaderos con tarjetas de crédito (American Express, MasterCard o Visa).

International Civil Aviation Organization. Attention: Document Sales Unit, 999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7
Teléfono: +1 (514) 954-8022; Facsímile: +1 (514) 954-6769; Sitatex: YULCAYA; Correo-e: sales@icao.int; World Wide Web: http://www.icao.int

Alemania. UNO-Verlag GmbH, August-Bebel-Allee 6, 53175 Bonn
Teléfono: +49 (0) 228-94 90 2-0; Facsímile: +49 (0) 228-94 90 2-22; Correo-e: info@uno-verlag.de; World Wide Web: http://www.uno-verlag.de

Camerún. KnowHow, 1, Rue de la Chambre de Commerce-Bonanjo, B.P. 4676, Douala / Teléfono: +237 343 98 42; Facsímile: + 237 343 89 25;
Correo-e: knowhow_doc@yahoo.fr

China. Glory Master International Limited, Room 434B, Hongshen Trade Centre, 428 Dong Fang Road, Pudong, Shangai 200120
Teléfono: +86 137 0177 4638; Facsímile: +86 21 5888 1629; Correo-e: glorymaster@online.sh.cn

Egipto. ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex, Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776
Teléfono: +20 (2) 267 4840; Facsímile: +20 (2) 267 4843; Sitatex: CAICAYA; Correo-e: icaomid@cairo.icao.int

Eslovaquia. Air Traffic Services of the Slovak Republic, Letové prevádzkové služby Slovenskej Republiky, State Enterprise, Letisko M.R. Stefánika, 823 07 Bratislava 21 / Teléfono: +421 (7) 4857 1111; Facsímile: +421 (7) 4857 2105

España. A.E.N.A. — Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14, Planta Tercera, Despacho 3. 11, 28027 Madrid / Teléfono: +34 (91) 321-3148; Facsímile: +34 (91) 321-3157; Correo-e: sssc.ventasaoaci@aena.es

Federación de Rusia. Aviaizdat, 48, Ivan Franko Street, Moscow 121351 / Teléfono: +7 (095) 417-0405; Facsímile: +7 (095) 417-0254

Francia. Directeur régional de l'OACI, Bureau Europe et Atlantique Nord, 3 bis, villa Émile-Bergerat, 92522 Neuilly-sur-Seine (Cedex)
Teléfono: +33 (1) 46 41 85 85; Facsímile: +33 (1) 46 41 85 00; Sitatex: PAREUYA; Correo-e: icaournat@paris.icao.int

India. Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001 o 17 Park Street, Calcutta 700016
Teléfono: +91 (11) 331-5896; Facsímile: +91 (11) 51514284

India. Sterling Book House — SBH, 181, Dr. D. N. Road, Fort, Bombay 400001
Teléfono: +91 (22) 2261 2521, 2265 9599; Facsímile: +91 (22) 2262 3551; Correo-e: sbh@vsnl.com

Japón. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo
Teléfono: +81 (3) 3503-2686; Facsímile: +81 (3) 3503-2689

Kenya. ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation, P.O. Box 46294, Nairobi
Teléfono: +254 (20) 7622 395; Facsímile: +254 (20) 7623 028; Sitatex: NBOCAYA; Correo-e: icao@icao.unon.org

México. Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe, Av. Presidente Masaryk No. 29, 3er. Piso, Col. Chapultepec Morales, C.P. 11570, México, D.F.
Teléfono: +52 (55) 52 50 32 11; Facsímile: +52 (55) 52 03 27 57; Correo-e: icao_nacc@mexico.icao.int

Nigeria. Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos
Teléfono: +234 (1) 4979780; Facsímile: +234 (1) 4979788; Sitatex: LOSLORK; Correo-e: aviation@landovercompany.com

Perú. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100
Teléfono: +51 (1) 575 1646; Facsímile: +51 (1) 575 0974; Sitatex: LIMCAYA; Correo-e: mail@lima.icao.int

Reino Unido. Airplan Flight Equipment Ltd. (AFE), 1a Ringway Trading Estate, Shadowmoss Road, Manchester M22 5LH
Teléfono: +44 161 499 0023; Facsímile: +44 161 499 0298 Correo-e: enquiries@afeonline.com; World Wide Web: http://www.afeonline.com

Senegal. Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar
Teléfono: +221 839 9393; Facsímile: +221 823 6926; Sitatex: DKRCAYA; Correo-e: icaodkr@icao.sn

Sudáfrica. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg
Teléfono: +27 (11) 315-0003/4; Facsímile: +27 (11) 805-3649; Correo-e: avex@iafrica.com

Suiza. Adeco-Editions van Diermen, Attn: Mr. Martin Richard Van Diermen, Chemin du Lacuez 41, CH-1807 Blonay
Teléfono: +41 021 943 2673; Facsímile: +41 021 943 3605; Correo-e: mvandiermen@adeco.org

Tailandia. ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyaeck Ladprao, Bangkok 10901
Teléfono: +66 (2) 537 8189; Facsímile: +66 (2) 537 8199; Sitatex: BKKCAYA; Correo-e: icao_apac@bangkok.icao.int

1/06

Catálogo de publicaciones y ayudas audiovisuales de la OACI

Este catálogo anual comprende los títulos de todas las publicaciones y ayudas audiovisuales disponibles. En los suplementos al catálogo se anuncian las nuevas publicaciones y ayudas audiovisuales, enmiendas, suplementos, reimpresiones, etc.

Puede obtenerse gratuitamente pidiéndolo a la Subsección de venta de documentos, OACI.

Normas internacionales



Anexo 7
al Convenio sobre
Aviación Civil Internacional

Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves

Esta edición incorpora todas las enmiendas adoptadas por el Consejo hasta el 18 de febrero de 2003 y remplazada desde el 27 de noviembre de 2003, todas las ediciones anteriores del Anexo 7.

Véase en el Preámbulo la información relativa a la aplicación de las normas.

Quinta edición
Julio de 2003

Organización de Aviación Civil Internacional

ÍNDICE

	<i>Página</i>		<i>Página</i>
PREÁMBULO	(v)	4. Dimensiones de las marcas de nacionalidad, de las marcas comunes y de las de matrícula	2
NORMAS INTERNACIONALES	1	4.1 Aeróstatos	2
1. Definiciones	1	4.2 Aerodinos	2
2. Marcas de nacionalidad, marcas comunes y de matrícula que han de usarse	1	5. Tipo de los caracteres empleados para las marcas de nacionalidad, las marcas comunes y las de matrícula	2
3. Colocación de las marcas de nacionalidad, de las marcas comunes y de las de matrícula	2	6. Inscripción de las marcas de nacionalidad, de las marcas comunes y de las de matrícula	3
3.1 Generalidades	2	7. Certificado de matrícula	3
3.2 Aeróstatos	2	8. Placa de identificación	4
3.3 Aerodinos	2	9. Generalidades	4

PREÁMBULO

Antecedentes

En el Anexo 7 aparecen normas adoptadas por la Organización de Aviación Civil Internacional como normas mínimas aplicables a las marcas distintivas apropiadas de nacionalidad y de matrícula, que se han determinado de conformidad con el Artículo 20 del Convenio. El 8 de febrero de 1949, el Consejo adoptó normas relativas a marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves, de conformidad con las disposiciones del Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), y a las que designó como Anexo 7 al Convenio. Comenzaron a surtir efecto a partir del 1 de julio de 1949. Las normas se basaron en las recomendaciones de la Primera y Segunda Conferencias del Departamento de Aeronavegabilidad, celebradas en marzo de 1946 y en febrero de 1947, respectivamente.

En la Tabla A se indica el origen de las enmiendas subsiguientes, junto con una lista de los temas principales a que se refieren y las fechas en que el Consejo adoptó el Anexo y las enmiendas, las fechas en que surtieron efecto y las de aplicación.

Medidas que han de tomar los Estados contratantes

Notificación de diferencias. Se señala a la atención de los Estados contratantes la obligación que les impone el Artículo 38 del Convenio, en virtud del cual se pide a los Estados contratantes que notifiquen a la Organización cualquier diferencia entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas internacionales contenidas en este Anexo y en las enmiendas del mismo. Además, se invita a los Estados contratantes que a que mantengan a la Organización debidamente informada de todas las diferencias subsiguientes, o de la eliminación de cualquiera de ellas notificada previamente. Inmediatamente después de la adopción de cada enmienda de este Anexo, se enviará a los Estados contratantes una solicitud específica para la notificación de diferencias.

También se solicita la atención de los Estados sobre las disposiciones del Anexo 15 relativas a la publicación de diferencias entre sus reglamentos y métodos nacionales y las correspondientes normas y métodos recomendados de la OACI, por medio del servicio de información aeronáutica, además de la obligación que les impone el Artículo 38 del Convenio.

Promulgación de información. El establecimiento, supresión o cambios de instalaciones, servicios y procedimientos que afecten a las operaciones de aeronaves — proporcionados de conformidad con las normas que se especifican en este Anexo — deberían notificarse y efectuarse de acuerdo con lo dispuesto en el Anexo 15.

Carácter de cada una de las partes componentes del Anexo

Los Anexos constan generalmente de las siguientes partes, aunque no necesariamente, y cada una de ellas tiene el carácter que se indica:

1.— *Texto que constituye el Anexo propiamente dicho:*

- a) *Normas y Métodos recomendados* que el Consejo ha adoptado de conformidad con las disposiciones del Convenio. Su definición es la siguiente:

Norma: Toda especificación de características físicas, configuración, material, performance, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera necesaria para la seguridad o regularidad de la navegación aérea internacional y a la que, de acuerdo con el Convenio, se ajustarán los Estados contratantes. En el caso de que sea imposible su cumplimiento, el Artículo 38 del Convenio estipula que es obligatorio hacer la correspondiente notificación al Consejo.

Método recomendado: Toda especificación de características físicas, configuración, material, performance, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera conveniente por razones de seguridad, regularidad o eficiencia de la navegación aérea internacional, y a la cual, de acuerdo con el Convenio, tratarán de ajustarse los Estados contratantes.

- b) *Apéndices* con texto que por conveniencia se agrupa por separado, pero que forma parte de las normas y métodos recomendados que ha adoptado el Consejo.
- c) *Definiciones* de la terminología empleada en las normas y métodos recomendados, que no es explícita porque no tiene el significado corriente. Las definiciones no tienen carácter independiente, pero son parte esencial de cada una de las normas y métodos recomendados en que se usa el término, ya que cualquier cambio en el significado de éste afectaría la disposición.
- d) *Tablas y Figuras* que aclaran o ilustran una norma o método recomendado y a las cuales éstos hacen referencia, forman parte de la norma o método recomendado correspondiente y tienen el mismo carácter.

2.— *Texto aprobado por el Consejo para su publicación en relación con las normas y métodos recomendados (SARPS):*

- a) *Preámbulos* que comprenden antecedentes históricos y textos explicativos basados en las medidas del Consejo, y que incluyen una explicación de las obligaciones de los Estados, dimanantes del Convenio y de las resoluciones de adopción, en cuanto a la aplicación de las normas y métodos recomendados.
- b) *Introducciones* que contienen texto explicativo al principio de las partes, capítulos y secciones de los Anexos a fin de facilitar la comprensión de la aplicación del texto.
- c) *Notas* intercaladas en el texto, cuando corresponde, que proporcionan datos o referencias acerca de las normas o métodos recomendados de que se trate, sin formar parte de tales normas o métodos recomendados.
- d) *Adjuntos* que comprenden textos que suplementan los de las normas y métodos recomendados, o incluidos como orientación para su aplicación.

Elección de idioma

Este Anexo se ha adoptado en seis idiomas — español, árabe, chino, francés, inglés y ruso. Se pide a cada uno de los Estados contratantes que elija uno de estos textos para los fines de aplicación nacional y demás efectos previstos en el Convenio, ya sea para utilizarlo directamente o mediante traducción a su propio idioma, y que notifique su preferencia a la Organización.

Presentación editorial

Para facilitar la lectura e indicar su condición respectiva, las *Normas* aparecen en tipo corriente y las *Notas* en letra bastarda precedidas de la palabra *Nota*. El Anexo 7 no contiene *Métodos recomendados*.

Toda referencia hecha a cualquier parte de este documento, identificada por un número, un título o ambos, comprende todas las subdivisiones de dicha parte.

Tabla A. Enmiendas del Anexo 7

<i>Enmienda</i>	<i>Origen</i>	<i>Tema</i>	<i>Adoptada/aprobada Surtió efecto Aplicable</i>
1ª edición	Primera (1946) y Segunda (1947) Reuniones del Departamento de Aeronavegabilidad		8 de febrero de 1949 1 de julio de 1949 1 de noviembre de 1949
1 (2ª edición)	Quinta reunión del Comité de Aeronavegabilidad (1962)	Colocación y tamaño de las marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves.	12 de noviembre de 1963 1 de abril de 1964 1 de agosto de 1964
2	Estudio (1967) de la Comisión de Aeronavegación	Redefinición del término “aeronave” en el sentido de que ninguno de los vehículos del tipo de colchón de aire, tales como aerodeslizadores (“hovercraft”) y vehículos de efecto del suelo, deben clasificarse como aeronaves.	8 de noviembre de 1967 8 de marzo de 1968 8 de julio de 1968
3 (3ª edición)	Estudio del Consejo (1969)	La enmienda introduce las definiciones de las expresiones “Autoridad de registro de marca común”, “Marca común” y “Organismo internacional de explotación”, y las disposiciones pertinentes para permitir que las aeronaves de los organismos internacionales de explotación de la clase prevista en el Artículo 77 del Convenio, pudieran matricularse sobre una base que no fuera nacional.	23 de enero de 1969 23 de mayo de 1969 18 de septiembre de 1969
4 (4ª edición)	Estudio de la Comisión de Aeronavegación (1980), Reunión del Comité sobre el ruido producido por las aeronaves (1979)	Globos libres no tripulados. Modificación de la definición de “helicóptero”.	30 de marzo de 1981 30 de julio de 1981 26 de noviembre de 1981
5 (5ª edición)	Estudios de la Comisión de Aeronavegación	Traducción de los certificados de matrícula de las aeronaves.	17 de febrero de 2003 14 de julio de 2003 27 de noviembre de 2003

NORMAS INTERNACIONALES

1. DEFINICIONES

Cuando los términos y expresiones indicados a continuación se emplean en las normas para marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves, tienen los significados siguientes:

Aerodino. Toda aeronave que principalmente se sostiene en el aire en virtud de fuerzas aerodinámicas.

Aeronave. Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra. (Véase la clasificación de aeronaves en la Tabla 1.)

Aeróstato. Toda aeronave que principalmente se sostiene en el aire en virtud de su fuerza ascensional.

Autoridad de registro de marca común. La autoridad que mantiene el registro no nacional o, cuando sea apropiado, la parte del mismo en la que se inscriben las aeronaves de un organismo internacional de explotación.

Avión o aeroplano. Aerodino propulsado mecánicamente que, principalmente, deriva su sustentación en vuelo de reacciones aerodinámicas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

Dirigible. Aeróstato propulsado mecánicamente.

Estado de matrícula. El Estado en cuyo registro está inscrita la aeronave.

Giroavión. Aerodino propulsado mecánicamente, que se mantiene en vuelo en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores.

Giroplano. Aerodino que se mantiene en vuelo en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores, que giran libremente alrededor de ejes verticales o casi verticales.

Globo. Aeróstato no propulsado mecánicamente.

Helicóptero. Aerodino que se mantiene en vuelo principalmente en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores propulsados mecánicamente, que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales.

Marca común. Marca asignada por la Organización de Aviación Civil Internacional a la Autoridad de registro de marca común, cuando ésta matricula aeronaves de un organismo internacional de explotación sobre una base que no sea nacional.

Nota.— Todas las aeronaves de un organismo internacional de explotación que están matriculadas sobre una base que no sea nacional llevan la misma marca común.

Material incombustible. Material capaz de resistir el calor tan bien como el acero o mejor que éste, cuando las dimensiones en ambos casos son apropiadas para un fin determinado.

Organismo internacional de explotación. Organismo del tipo previsto en el Artículo 77 del Convenio.

Ornitóptero. Aerodino que principalmente se mantiene en vuelo en virtud de las reacciones que ejerce el aire sobre planos a los cuales se imparte un movimiento de batimiento.

Planeador. Aerodino no propulsado mecánicamente que, principalmente, deriva su sustentación en vuelo de reacciones aerodinámicas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

2. MARCAS DE NACIONALIDAD, MARCAS COMUNES Y DE MATRÍCULA QUE HAN DE USARSE

2.1 La marca de nacionalidad o la marca común y la de matrícula constarán de un grupo de caracteres.

2.2 La marca de nacionalidad o la marca común precederá a la de matrícula. Cuando el primer carácter de la marca de matrícula sea una letra, ésta irá precedida de un guión.

2.3 La marca de nacionalidad se seleccionará de la serie de símbolos de nacionalidad, incluida en las señales de llamada por radio que la Unión Internacional de Telecomunicaciones atribuye al Estado de matrícula. Las marcas de nacionalidad seleccionadas se notificarán a la Organización de Aviación Civil Internacional.

2.4 La marca común se seleccionará de la serie de símbolos incluidos en los distintivos de llamada por radio atribuidos a la Organización de Aviación Civil Internacional por la Unión Internacional de Telecomunicaciones.

Nota.— La asignación de la marca común a una Autoridad de registro de marca común la hará la Organización de Aviación Civil Internacional.

2.5 La marca de matrícula consistirá en letras, números o en una combinación de ambos, y será la asignada por el Estado de matrícula a la Autoridad de registro de marca común.

2.6 Cuando la marca de matrícula consista en letras, no deberán usarse combinaciones que puedan confundirse con los grupos de cinco letras usados en la segunda parte del Código Internacional de Señales, con las combinaciones de tres letras que, comenzado con Q, se usan en el Código Q, ni con la señal de auxilio SOS, u otras señales de urgencia similares, como XXX, PAN y TTT.

Nota.— Como referencia a dichos códigos, véase el vigente Reglamento Internacional de Telecomunicaciones.

3. COLOCACIÓN DE LAS MARCAS DE NACIONALIDAD, DE LAS MARCAS COMUNES Y DE LAS DE MATRÍCULA

3.1 Generalidades

La marca de nacionalidad o la marca común y la de matrícula se pintará sobre la aeronave o se fijarán a la misma de cualquier otra forma que les dé una permanencia similar. Las marcas deberán aparecer limpias y visibles en todo momento.

3.2 Aeróstatos

3.2.1 *Dirigibles.* Las marcas de todo dirigible se colocarán bien sea en la envoltura o en los planos estabilizadores. En el primer caso se orientarán a lo largo, a uno y otro lado del dirigible, y también se colocarán en la parte superior, sobre el eje de simetría. En el segundo caso irán en los estabilizadores horizontal y vertical. El estabilizador horizontal llevará las marcas en la cara superior el lado derecho y en la cara inferior del lado izquierdo, con la parte superior de las letras y números hacia el borde de ataque. El estabilizador vertical llevará las marcas en ambas caras de la mitad inferior, de modo que las letras y los números se lean horizontalmente.

3.2.2 *Globos esféricos (que no sean globos libres no tripulados).* Las marcas deberán aparecer en dos lugares diametralmente opuestos, y colocarse cerca del ecuador del globo.

Tabla 1. Clasificación de las aeronaves

AERONAVES	Aeróstatos	Sin motor	Globo libre	{ Globo libre esférico Globo libre no esférico	
			Globo cautivo	{ Globo cautivo esférico Globo cautivo no esférico ¹	
		Con motor	Dirigible		{ Dirigible rígido Dirigible semirrígido Dirigible no rígido
			Sin motor	Planeador	{ Planeador terrestre Planeador acuático ²
	Cometa ⁴	{ Avión terrestre ³ Hidroavión ² Anfibio ²			
	Aerodinos	Sin motor	Avión		{ Avión terrestre ³ Hidroavión ² Anfibio ²
			Con motor	Giroavión	
		Helicóptero		{ Helicóptero terrestre ³ Helicóptero acuático ² Helicóptero anfibio ²	
		Ornitóptero		{ Ornitóptero terrestre ³ Ornitóptero acuático ² Ornitóptero anfibio ²	

1. Generalmente conocido por “globo-cometa”.
2. Pueden añadirse, según proceda, las palabras “flotador” o “casco”.
3. Incluso aeronaves equipadas con tren de aterrizaje con esquís (sustitúyase la palabra “terrestre” por “esquís”).
4. Solamente con el fin de suministrar información completa.

3.2.3 *Globos no esféricos (que no sean globos libres no tripulados)*. Las marcas deberán aparecer en cada lado, y deberán colocarse cerca de la máxima sección transversal del globo, por encima de la banda de cordaje o de los puntos de conexión de los cables de suspensión de la barquilla y lo más cerca posible de los mismos.

3.2.4 *Aeróstatos (que no sean globos libres no tripulados)*. Las marcas laterales deberán ser visibles desde los lados y desde el suelo.

3.2.5 *Globos libre no tripulados*. Las marcas aparecerán en la placa de identificación (véase la Sección 8).

3.3 Aerodinos

3.3.1 *Alas*. Los aerodinos ostentarán, una sola vez, las marcas en el intradós del ala. Se colocarán en la mitad izquierda del intradós del ala, a no ser que se extiendan sobre la totalidad de dicho intradós. Las marcas se colocarán, siempre que sea posible, a igual distancia de los bordes de ataque y de salida de las alas. La parte superior de las letras y números deberá orientarse hacia el borde de ataque del ala.

3.3.2 *Fuselaje (o estructura equivalente) y superficies verticales de cola*. En los aerodinos, las marcas deberán aparecer a cada lado del fuselaje (o estructura equivalente) entre las alas y las superficies de la cola o en las mitades superiores de las superficies verticales de cola. Cuando se coloquen en una sola superficie vertical de cola, deberán aparecer en ambos lados; y si hay más de un plano vertical de cola, deberán aparecer en la cara de afuera de los planos exteriores.

3.3.3 *Casos especiales*. Si un aerodino no posee las partes correspondientes a las mencionadas en 3.3.1 y 3.3.2, las marcas deberán aparecer en forma tal que permitan identificar fácilmente a la aeronave.

4. DIMENSIONES DE LAS MARCAS DE NACIONALIDAD, DE LAS MARCAS COMUNES Y DE LAS DE MATRÍCULA

Las letras y números de cada grupo aislado de marcas serán de la misma altura.

4.1 Aeróstatos

4.1.1 La altura de las marcas en los aeróstatos que no sean globos libres no tripulados será, por lo menos, de 50 cm.

4.1.2 Las dimensiones de las marcas relativas a los globos libres no tripulados se determinarán por parte del Estado de matrícula, teniendo en cuenta la magnitud de la carga útil a la que se fije la placa de identificación.

4.2 Aerodinos

4.2.1 *Alas*. La altura de las marcas en las alas de los aerodinos será, por lo menos, de 50 cm.

4.2.2 *Fuselaje (o estructura equivalente) y superficies verticales de cola*. La altura de las marcas en el fuselaje (o estructura equivalente) y en las superficies verticales de cola de los aerodinos será, por lo menos, de 30 cm.

4.2.3 *Casos especiales*. Si un aerodino no posee las partes correspondientes a las mencionadas en 4.2.1 y 4.2.2, las marcas deberán colocarse de tal modo que la aeronave pueda identificarse fácilmente.

5. TIPO DE LOS CARACTERES EMPLEADOS PARA LAS MARCAS DE NACIONALIDAD, LAS MARCAS COMUNES Y LAS DE MATRÍCULA

5.1 Las letras serán mayúsculas, de tipo romano, sin adornos. Los números serán arábigos, sin adornos.

5.2 La anchura de cada uno de los caracteres (excepto la letra I y el número 1) y la longitud de los guiones, serán dos tercios de la altura de los caracteres.

5.3 Los caracteres y guiones estarán constituidos por líneas llenas y serán de un color que contraste claramente con el fondo. La anchura de las líneas será igual a una sexta parte de la altura de los caracteres.

5.4 Cada uno de los caracteres estará separado, del que inmediatamente le preceda o siga, por un espacio por lo menos igual a la cuarta parte de la anchura de un carácter. A este fin, el guión se considerará como una letra.

6. INSCRIPCIÓN DE LAS MARCAS DE NACIONALIDAD, DE LAS MARCAS COMUNES Y DE LAS DE MATRÍCULA

Todo Estado contratante o Autoridad de registro de marca común mantendrá al día un registro en el que aparezcan, con respecto a cada una de las aeronaves matriculadas por el Estado o por la Autoridad de registro de marca común interesados, los detalles contenidos en el certificado de matrícula (véase la Sección 7). El registro de globos libres no tripulados deberá contener la fecha, hora y lugar de lanzamiento, el tipo de globo y el nombre del explotador.

7. CERTIFICADO DE MATRÍCULA

7.1 El certificado de matrícula deberá ser, tanto en la redacción como en la forma, un duplicado del modelo del certificado según se muestra en la Figura 1.

Nota.— El tamaño del modelo queda a discreción del Estado de matrícula o de la Autoridad de registro de marca común.

7.2 Cuando los certificados de matrícula se expidan en un idioma que no sea el inglés, se incluirá una traducción a dicho idioma.

Nota.— El Artículo 29 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional prescribe que el certificado de matrícula se lleve a bordo de toda aeronave que se emplee en la navegación aérea internacional.

será de metal incombustible o de otro material incombustible que posea propiedades físicas adecuadas, y se fijará a la aeronave en lugar visible, cerca de la entrada principal o, en el caso de un globo libre no tripulado, se fijará, de modo que sea visible, en la parte exterior de la carga útil.

8. PLACA DE IDENTIFICACIÓN

Toda aeronave llevará una placa de identificación en la que aparecerán inscritas, por lo menos, su marca de nacionalidad, o su marca común, y la marca de matrícula. La placa en cuestión

9. GENERALIDADES

Las disposiciones de este Anexo no se aplicarán ni a los globos piloto meteorológicos, utilizados exclusivamente para fines meteorológicos, ni a los globos libres no tripulados que no lleven carga útil.

*	Estado o Autoridad de registro de marca común Ministerio Departamento o Servicio	*
CERTIFICADO DE MATRÍCULA		
1. Marca de nacionalidad, o marca común, y marca de matrícula 	2. Fabricante y designación de la aeronave dada por el fabricante 	3. Núm. de serie de la aeronave
4. Nombre del propietario		
5. Domicilio del propietario		
6. Se certifica por el presente que la aeronave arriba descrita ha sido debidamente inscrita en el de conformidad con el Convenio de Aviación Civil Internacional, (nombre del registro) de fecha 7 de diciembre de 1944, y con el (†)		
(Firma)		
Fecha de expedición		
(†) Insértese cualquier referencia relativa a los reglamentos aplicables.		
*		

* Para uso exclusivo del Estado de matrícula o de la Autoridad de registro de marca común.

Figura 1. Certificado de matrícula

PUBLICACIONES TÉCNICAS DE LA OACI

Este resumen explica el carácter, a la vez que describe, en términos generales, el contenido de las distintas series de publicaciones técnicas editadas por la Organización de Aviación Civil Internacional. No incluye las publicaciones especializadas que no encajan específicamente en una de las series, como por ejemplo el Catálogo de cartas aeronáuticas, o las Tablas meteorológicas para la navegación aérea internacional.

Normas y métodos recomendados internacionales. El Consejo los adopta de conformidad con los Artículos 54, 37 y 90 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, y por conveniencia se han designado como Anexos al citado Convenio. Para conseguir la seguridad o regularidad de la navegación aérea internacional, se considera que los Estados contratantes deben aplicar uniformemente las especificaciones de las normas internacionales. Para conseguir la seguridad, regularidad o eficiencia, también se considera conveniente que los propios Estados se ajusten a los métodos recomendados internacionales. Si se desea lograr la seguridad y regularidad de la navegación aérea internacional es esencial tener conocimiento de cualesquier diferencias que puedan existir entre los reglamentos y métodos nacionales de cada uno de los Estados y las normas internacionales. Si, por algún motivo, un Estado no puede ajustarse, en todo o en parte, a determinada norma internacional, tiene de hecho la obligación, según el Artículo 38 del Convenio, de notificar al Consejo toda diferencia o discrepancia. Las diferencias que puedan existir con un método recomendado internacional también pueden ser significativas para la seguridad de la navegación aérea, y si bien el Convenio no impone obligación alguna al respecto, el Consejo ha invitado a los Estados contratantes a que notifiquen toda diferencia además de aquéllas que atañan directamente, como se deja apuntado, a las normas internacionales.

Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS). El Consejo los aprueba para su aplicación mundial. Comprenden, en su mayor parte, procedimientos de operación cuyo grado de desarrollo no se estima suficiente para su adopción como normas o métodos recomendados internacionales, así como también materias de un carácter más permanente que se consideran demasiado

detalladas para su inclusión en un Anexo, o que son susceptibles de frecuentes enmiendas, por lo que los procedimientos previstos en el Convenio resultarían demasiado complejos.

Procedimientos suplementarios regionales (SUPPS). Tienen carácter similar al de los procedimientos para los servicios de navegación aérea ya que han de ser aprobados por el Consejo, pero únicamente para su aplicación en las respectivas regiones. Se publican englobados en un mismo volumen, puesto que algunos de estos procedimientos afectan a regiones con áreas comunes, o se siguen en dos o más regiones.

Las publicaciones que se indican a continuación se preparan bajo la responsabilidad del Secretario General, de acuerdo con los principios y criterios previamente aprobados por el Consejo.

Manuales técnicos. Proporcionan orientación e información más detallada sobre las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales para los servicios de navegación aérea, para facilitar su aplicación.

Planes de navegación aérea. Detallan las instalaciones y servicios que se requieren para los vuelos internacionales en las distintas regiones de navegación aérea establecidas por la OACI. Se preparan por decisión del Secretario General, a base de las recomendaciones formuladas por las conferencias regionales de navegación aérea y de las decisiones tomadas por el Consejo acerca de dichas recomendaciones. Los planes se enmiendan periódicamente para que reflejen todo cambio en cuanto a los requisitos, así como al estado de ejecución de las instalaciones y servicios recomendados.

Circulares de la OACI. Facilitan información especializada de interés para los Estados contratantes. Comprenden estudios de carácter técnico.

© OACI 2003
7/03, S/P1/450

Núm. de pedido AN 7
Impreso en la OACI

ISBN 92-9194-109-3

