



Anexo 7

al Convenio sobre Aviación Civil Internacional

MARCAS DE NACIONALIDAD Y MATRÍCULA DE LAS AERONAVES

Sexta edición, julio de 2012.

Esta versión reemplaza, a partir del 15 de noviembre de 2012,
todas las ediciones anteriores del Anexo 7.



ÍNDICE

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

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 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 operacional 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 operacional, 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 bastardilla 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(s)</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 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
6 (6ª edición)	La Secretaría y el Grupo de estudio sobre sistemas de vehículos aéreos no tripulados (UASSG)	Aeronaves pilotadas a distancia (RPA).	7 de marzo de 2012 16 de julio de 2012 15 de noviembre de 2012

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 se sostiene en el aire principalmente 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).

Aeronave pilotada a distancia (RPA). Aeronave no tripulada que es pilotada desde una estación de pilotaje a distancia.

Aeróstato. Toda aeronave que se sostiene en el aire principalmente 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 por motor, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

Dirigible. Aeróstato propulsado por motor.

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

Giroavión. Aerodino propulsado por motor, 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 por motor.

Helicóptero. Aerodino que se mantiene en vuelo principalmente en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores propulsados por motor, 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 por motor que, principalmente, deriva su sustentación en vuelo de reacciones aerodinámicas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

2. CLASIFICACIÓN DE AERONAVES

- 2.1 Las aeronaves se clasificarán de conformidad con la Tabla 1.
- 2.2 Una aeronave que se prevé volará sin piloto a bordo se clasificará además como no tripulada.
- 2.3 Las aeronaves no tripuladas incluirán los globos libres no tripulados y las aeronaves pilotadas a distancia.

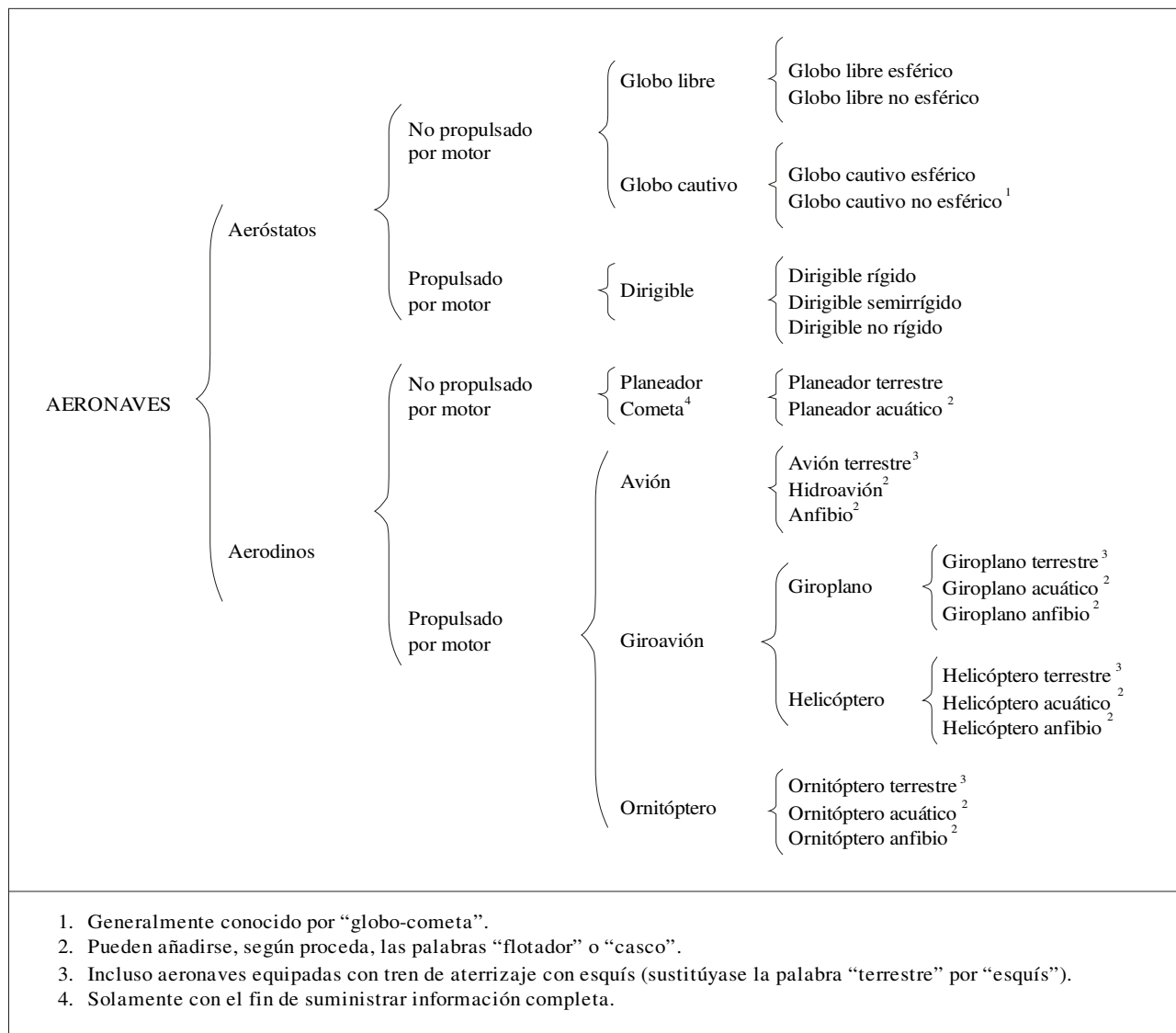


Tabla 1. Clasificación de aeronaves

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

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

3.2 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.

3.3 La marca de nacionalidad se seleccionará de la serie de símbolos de nacionalidad, incluida en los distintivos 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.

3.4 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.

3.5 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.

3.6 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.

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

4.1 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.

4.2 Aeróstatos

4.2.1 *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 del 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.

4.2.2 *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.

4.2.3 *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.

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

4.2.5 *Globos libres no tripulados*. Las marcas aparecerán en la placa de identificación (véase la Sección 9).

4.3 Aerodinos

4.3.1 *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.

4.3.2 *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.

4.3.3 *Casos especiales*. Si un aerodino no posee las partes correspondientes a las mencionadas en 4.3.1 y 4.3.2, las marcas deberán aparecer en forma tal que permitan identificar fácilmente a la aeronave.

5. 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.

5.1 Aeróstatos

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

5.1.2 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.

5.1.3 *Casos especiales*. Si un aeróstato no posee partes de tamaño adecuado para colocar las marcas descritas en 5.1.1, el Estado de matrícula determinará las dimensiones de las marcas, teniendo en cuenta que la aeronave necesita ser identificada fácilmente.

5.2 Aerodinos

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

5.2.2 *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.

5.2.3 *Casos especiales.* Si un aerodino no posee las partes correspondientes a las mencionadas en 5.2.1 y 5.2.2, o si las partes son demasiado pequeñas para colocar las marcas allí descritas, el Estado de matrícula determinará las dimensiones de las marcas, teniendo en cuenta que la aeronave necesita ser identificada fácilmente.

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

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

6.2 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.

6.3 Los caracteres y guiones estarán constituidos por líneas continuas y serán de un color que contraste claramente con el fondo. El grosor de las líneas será igual a una sexta parte de la altura de los caracteres.

6.4 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 un carácter.

7. 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, los detalles contenidos en el certificado de matrícula (véase la Sección 8). 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.

8. CERTIFICADO DE MATRÍCULA

8.1 El certificado de matrícula deberá ser, tanto en la redacción como en la forma, una copia del certificado que 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.

8.2 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.

9. PLACA DE IDENTIFICACIÓN

9.1 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 será de metal incombustible o de otro material incombustible que posea propiedades físicas adecuadas.

- 9.2 La placa de identificación se fijará a la aeronave en un lugar visible, cerca de la entrada principal o:
- a) en el caso de un globo libre no tripulado, se fijará, de modo que sea visible, en la parte exterior de la carga útil; y
 - b) en el caso de una aeronave pilotada a distancia, se fijará, de modo que sea visible, cerca de la entrada o el compartimento principal, o bien, se fijará de modo que sobresalga, en la parte exterior de la aeronave si no hay entrada o compartimento principal.

10. 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. Número 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

— FIN —