

MANUALES DE LEGISLACIÓN POSTAL

XXVI



CORREO AÉREO

POR

ANTONIO LLITERAS COLL

OFICIAL DE CORREOS

Imprenta de la Empresa - Mahón

Ejemplares de que consta la colección :

- I. Reglamento orgánico.
- II. Correspondencia ordinaria.
- III. Correspondencia certificada.
- IV. Correspondencia asegurada.
- V. Correspondencia urgente.
- VI. Valores en Metálico. — Certificados contra reembolso. — Envíos militares
- VII. Paquetes postales (Servicio interior).
- VIII. Paquetes postales (Servicio internacional).
- IX. Giro postal (Servicio interior).
- X. Giro postal (Servicio internacional).
- XI. Caja Postal de Ahorros.
- XII. Correspondencia Oficial. — Franquicias. — Apartado Oficial
- XIII. Apartado particular.
- XIV. Lista.
- XV. Tarjetas de identidad.
- XVI. Expendeduría de sellos. — Sociedad benéfica. — Cartillas de emigrantes. — Vales de respuesta.
- XVII. Contabilidad.
- XVIII. Estadística.
- XIX. Habilitados.
- XX. Expedientes.
- XXI. Dirección General de Comunicaciones : CORREOS.
- XXII. Inspección de Correos.
- XXIII. Administraciones principales, centrales y subalternas.
- XXIV. Servicios ambulantes : Terrestres.
- XXV. Servicios ambulantes : Marítimos.
- XXVI. Correo aéreo.
- XXVII. Estafetas de 2.^a Categoría.
- XXVIII. Carterías urbanas.
- XXIX. Carteros rurales y peatones.
- XXX. Porteros, ordenanzas y mozos de carga.
- XXXI. Conductores contratistas.
- XXXII. Dietas y gratificaciones.
- XXXIII. Tarifas postales
- XXXIV. Autorizaciones de servicios (Relación de Oficinas españolas y países extranjeros autorizados para los servicios de Giro postal, Correspondencia asegurada, Paquetes postales, Correspondencia urgente y Servicio aéreo.
- XXXV. Cartas con etiqueta



1053236

SM 487

351.816
LLI

MANUALES DE LEGISLACIÓN POSTAL

XXVI

CORREO AÉREO

POR

ANTONIO LLITERAS COLL

OFICIAL DE CORREOS



Ex-Libris Núm. 16

del Ldo. C. Vilaverde.



Tipografía Mahonesa - Mahón

B-1034 A

CONSTITUCIÓN

DE LA REPÚBLICA



PRÓLOGO

Aquella idea de conquistar el espacio concebida por el hombre desde la más remota antigüedad y desarrollada por medio de procedimientos rudimentarios que jamás pudieron ser coronados por el éxito, ha sido por fin vencida por el ingenio humano, resolviendo de una manera definitiva el magno problema de cruzar el espacio. La navegación por el aire se encuentra en pleno desarrollo. Es ya una realidad la participación del servicio de Correos en el transporte aéreo.

Todos los países que marchan a la vanguardia de la civilización han convertido al aeroplano y al dirigible en vehículos de utilidad práctica. Dentro de la esfera militar la aviación desempeña un papel importantísimo. En otro orden más humano, la aviación figura ya como el principal instrumento de civilización, y bajo este punto de vista hemos de señalar como función del mayor grado la de conducir y transportar la correspondencia por el aire.

España no podía quedar rezagada en este aspecto, y aunque, en realidad, hasta hace poco la aviación postal de nuestro país ha venido desenvolviéndose dentro de moldes muy estrechos, los Gobiernos y, particularmente el actual, han venido preocupándose para que el Correo disponga—para bien de la Patria—de los servicios que reclaman nuestra situación geográfica y el prestigio nacional.

En el texto de este MANUAL hemos incluido algunas disposiciones sobre el establecimiento de servicios

aéreos nacionales que, por circunstancias ajenas a la buena voluntad de los legisladores—retramiento del capital español, tal vez—dejaron de surtir efecto. Sin embargo no hemos dudado en recoger toda esa legislación por considerarla de un valor histórico inapreciable y porque encierran, además, cuestiones de trascendencia para el porvenir postal; cuestiones que dejamos de comentar, teniendo en cuenta la índole y el objeto de esta obra, pero cuyo detenido estudio brindamos a quienes laboran y pueden influir en el progreso de Correos.

Sólo nos permitiremos un breve comentario. Un sentimiento de sano espíritu profesional nos obliga a manifestarlo. Y es el hecho que de las actuales líneas aéreas en explotación, ninguno de los servicios de conducción postal en ellas establecidos están encomendados al Cuerpo de Correos. Para ello no consideramos necesaria la instrucción técnica de los funcionarios postales en la Escuela Oficial de Aeronáutica, como disponía el Real decreto que estableció el servicio postal aéreo en nuestro país. El mando de un avión—de un buque, también—es completamente ajeno al servicio postal, y siendo distinta la función, no creemos que ganara nada el servicio simultaneando los funcionarios en el desempeño de ambos. Por el contrario, señalamos como una necesidad para el porvenir que sea delimitada la misión de conducir el aparato y la correspondencia, a fin de que llegue el momento feliz para el porvenir y prestigio del Cuerpo de Correos de que en toda conducción de correspondencia,—así se realice por la tierra, por el mar o por el aire—, por dondequiera que circule una carta, resalte siempre el concurso directo y entusiasta del funcionario postal.

A. Lliteras Coll

Legislación aérea

Real Decreto de 25 de Septiembre de 1919

ARTÍCULO 1.º En virtud de la soberanía que el Estado español ejerce sobre el aire que cubre el territorio nacional y sus aguas territoriales, se determina en el presente Real decreto y en el Reglamento por él aprobado las condiciones en que para volar y aterrizar en el espacio y territorios nacionales hayan de hallarse las aeronaves.

ART. 3.º A los efectos legales, se considera española la aeronave matriculada en España.

Podrá matricularse en España la aeronave que pertenezca a quien disfrute la nacionalidad española.

Las personas jurídicas podrán obtener la matrícula de aeronaves de su propiedad cuando sean españolas.

ART. 8.º En ninguna aeronave que no pertenezca al servicio postal del Estado podrá conducirse correspondencia sin previa autorización del Gobierno, en la cual se fijen las condiciones en que el transporte haya de verificarse.

ART. 25. Las líneas aéreas se dividirán en líneas para el servicio del Estado, líneas de servicio general y líneas de servicio particular.

ART. 27. Serán líneas de servicio general las empleadas para el transporte público de pasajeros, correspondencia y mercancías.

Reglamento de la navegación aérea civil anexo al Real Decreto de 25 de Noviembre de 1919

ARTÍCULO 2.º La aeronave matriculada en España no podrá estarlo simultáneamente en otro país.

ART. 76. Queda prohibido arrojar desde una aeronave en el aire cuanto no sea lastre, consistente en arena fina o agua,

Exceptúase el caso de aeronaves eventualmente en servicio postal que para ello fueran especialmente autorizadas, y desde las cuales, en todo caso, nada se podrá descargar o arrojar sino después de haber aterrizado en aeródromo habilitado con servicio de Aduanas.

ART. 96. Los funcionarios de Aduanas y de Hacienda y en general los representantes de la Autoridad pública, tendrán libre acceso a los lugares de partida de aeronaves; podrán además registrar toda aeronave y su carga para ejercitar el derecho de vigilancia.

ART. 98. Queda prohibido a toda aeronave que entre en España conducir mercancías cuya importación no está permitida por las leyes aduaneras o cualquier artículo sobre el cual el Estado español se reserve el monopolio de su transporte, a no ser que por convenios especiales con la Dirección general de Comunicaciones española se haya obtenido la necesaria autorización.

La aviación postal española

Creación del Negociado « Servicios aéreos » en la Dirección general de Correos y Telégrafos

REAL ORDEN

(B. O. núm. 354 de 1-X-19)

Ilmo. Sr.: La paralización del tráfico mundial por circunstancias anormales, que ya cesaron por fortuna, plantea con urgencia la resolución del problema de la intensificación de los medios de transporte y, por ende, de comunicación, acrecentando la multiplicidad y rapidez de los ya conocidos y usados con anterioridad al último lustro e imponiendo un nuevo factor de influencia decisiva en lo porvenir, cual la navegación aérea, que si durante los azarosos días de la guerra prestó incalculables servicios, al inaugurarse una era de paz, nuncio de tiempos de prosperidad y bienestar, ha de ser instrumento importante para contribuir a la confraternidad universal y al fomento y desarrollo del Comercio, la Banca y la Industria, acoplando este maravilloso elemento de comunicación

rápida y segura, y después de innumerables pruebas a que ha sido sometido con éxito, al transporte de correspondencia y objetos similares.

España no puede permanecer indiferente ante los apremios de sus necesidades imperiosas tanto de orden interior como internacional; y su posición geográfica, sus prestigios históricos y el rango que ocupa en la consideración de los grandes pueblos, son circunstancias más que suficientes que aconsejan la adaptación al servicio postal del nuevo elemento de conquista para el progreso y engrandecimiento patrios.

Algunas naciones, persuadidas de la utilidad que ha de reportar el correo aéreo a la economía nacional en todos sus aspectos, se han apresurado a establecer líneas de navegación aérea que tanto ha de abreviar la comunicación por la falta de obstáculos que se oponen al mayor desarrollo de las líneas férreas.

Y atenta la Dirección general de Correos y Telégrafos al estudio de toda innovación que signifique un mayor perfeccionamiento en los servicios que tiene a su cargo, ha realizado algunos trabajos preparatorios de la gran reforma, para llevar a cabo la cual, precisa unificar la acción de los diferentes elementos que han de intervenir en ella, y especializar la gestión que ha de realizarse para el normal funcionamiento de este importante servicio, que no puede acoplarse a ninguno de los Negociados en que está dividido el Centro directivo por su naturaleza especial, por la novedad de las cuestiones que plantea y porque requiere un concurso de personal y de trabajo que no son compatibles con el abrumador que pesa sobre los citados departamentos.

Por todo lo expuesto, S. M. el Rey (q. D. g.), de conformidad con lo estatuido en el Real decreto de 15 de diciembre de 1914, se ha dignado disponer que se establezca en la Dirección general de Correos y Telégrafos un nuevo Negociado que tendrá el número 18.º, se denominará « Servicios aéreos » y dependerá de la 2.ª División, teniendo a su cargo el estudio, organización y desenvolvimiento del servicio postal aéreo, la resolución de cuantas incidencias y reclamaciones se relacionen con el mismo y el informe de todos los asuntos de carácter postal y técnico que puedan surgir en la práctica del servicio, quedando modificados desde la publicación de esta Real orden en el « Boletín Oficial de Correos » los respectivos preceptos del Reglamento de 7 de junio de 1898 y el Apartado 3.º de la Real orden de 13 de enero de 1915.

De Real orden lo digo a V. I. a los efectos oportunos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Mahón, 27 de septiembre de 1919.—**Burgos.**

Sr. Director general de Correos y Telégrafos.

SERVICIOS AÉREOS NACIONALES

Establecimiento del servicio postal aéreo

Ministerio de la Gobernación

REAL DECRETO

EXPOSICIÓN

(B. O. núm. 362 de 1-1-20)

Señor: El desarrollo y progreso que la industria aeronáutica ha adquirido al terminarse la gran guerra, y las repetidas invitaciones de que España ha sido objeto por alguno de los países en que aquella técnica está más adelantada, parecen indicar que ha llegado el momento, si nuestro país ha de mantener su rango, de incorporar al Correo Oficial los transportes aéreos.

Desde que en Francia se verificó el primer ensayo de correo aéreo en 15 de octubre de 1913, en que con absoluta puntualidad salió una expedición postal en aeroplano de Ville Coubley, con diez kilogramos de correspondencia, para alcanzar en Sainte Julien el correo de las Antillas, no ha cesado de perfeccionarse este medio de transporte hasta adquirir la regularidad que exigen los servicios de la Administración pública.

El Correo italiano lleva cerca de dos años ensayando diversas líneas postales aéreas, casi todas con una valija de 200 kilogramos de peso, y se ha llegado a la regularidad apetecible en la comunicación aérea entre Cerdeña y el Continente, con una doble expedición de 10,000 cartas diarias, aproximadamente.

En los Estados Unidos de América, federación que, con orgullo, puede decir de su Correo que es uno de los mejores del mundo, en la actualidad tiene en estudio treinta y siete líneas aéreas, de las cuales cuatro unen el Pacífico con el Atlántico, y éstas llevan más de un año funcionando, pues en mayo de 1928 inauguró el trozo de Nueva York a Washington el Jefe del Estado, inutilizando personalmente el sello de la primera carta aérea. Con igual o parecidos resultados se ha establecido la comunicación postal aérea en Alemania, Austria, Países Bajos, Suiza, y en Inglaterra, a

cargo del Post Office, funciona desde 1.º de agosto último una línea postal aérea entre Londres y París, con tal regularidad, que sólo se ha registrado en estos meses un retraso que no ha pasado de diez minutos en la llegada de los aviones, según los cuadros de marcha establecidos por las Administraciones de ambos países.

La Administración de Correos ha realizado un detenido estudio del nuevo medio de transporte afecto a las relaciones postales entre los pueblos, y hoy cuenta, aparte de los propios trabajos, con propuestas y solicitudes de Empresas nacionales y extranjeras que le permiten aprovechar los elementos más valiosos de la aeronáutica extranjera en provecho de sus servicios.

Ahora bien ; aunque los medios de que el Correo dispone en España no le permiten de momento tomar a su cargo la totalidad de la explotación por el Estado de las primeras líneas postales aéreas que se establezcan, tampoco debe la Administración entregar estos servicios por completo a las organizaciones privadas. Con una corta preparación, el Correo oficial podrá implantar por su cuenta y como ensayo algunas líneas que, como las que han de unir la Península con el Norte de Africa y Baleares, tienen todas las probabilidades de éxito en la regularidad exigida para estos servicios y a cuya necesidad se propone el Gobierno de V. M. atender recabando de las Cortes en el Presupuesto extraordinario la debida consignación para dotar al Correo de los elementos materiales adecuados. Incumbe, en primer término, a la Administración española mantener íntegro el monopolio que el Estado ejerce sobre el transporte y manipulación de la correspondencia, y de este principio se derivan las restricciones impuestas a las Empresas y aviadores sobre conducción del Correo.

También, y mirando al posible desarrollo de este nuevo medio de comunicación, importa al Estado mantener estos nuevos servicios con la debida dependencia y dirección del Cuerpo de Correos, como acontece con los que se realizan por los restantes medios de transporte, ya que, en suma, no representa éste sino un nuevo medio de locomoción.

Asimismo deben otorgarse a esta correspondencia las garantías imprescindibles para que su recepción y entrega se haga con toda la urgencia que exige la rapidéz de transporte de esta clase de correo, y, en su consecuencia, se proponen, juntamente con las medidas pertinentes a su distribución, que desaparezcan todas las exenciones para la entrega de noche de la correspondencia.

De idéntica manera ha sido menester prevenir, al amparo de las dis-

posiciones legales vigentes, y aplicando por analogía sus preceptos en algún caso, las dificultades derivadas de la especialidad con que en la práctica habrá de presentarse la contratación de los servicios aéreos como aquellas otras que, en razón a estos mismos caracteres especiales, aconsejan la supresión total de las franquicias y la no admisión de la correspondencia asegurada y certificada, cuya pérdida o extravío daría lugar al pago de crecidas indemnizaciones.

Fundado en estas consideraciones el Ministro que suscribe tiene el honor de proponer a V. M. el siguiente proyecto de decreto.

Madrid 17 de octubre de 1919.—Señor A. L. R. P. de V. M.—**Manuel Burgos y Mazo.**

REAL DECRETO

A propuesta del Ministro de la Gobernación, de acuerdo con Mi Consejo de Ministros, vengo en decretar lo siguiente :

ARTÍCULO 1.º Se establece el servicio postal aéreo sobre la base de las líneas explotadas por el Estado y las de las Compañías nacionales y extranjeras que el Gobierno autorice. Por el Ministerio de la Gobernación se establecerán como vía de ensayo algunas líneas aéreas, especialmente las marítimas que han de unir la Península con nuestras Oficinas de Africa y Baleares. *Estos servicios estarán encomendados al Cuerpo de Correos, y en tiempo oportuno se designarán varios oficiales que reciban su instrucción técnica en la Escuela Oficial de Aeronáutica.* (1) La Dirección general de Correos y Telégrafos informará en toda concesión de transportes aéreos de cualquier clase que se solicite del Estado.

ART. 2.º La correspondencia nacional y pública podrá ser transportada por la vía aérea por los aviones del servicio del Estado o los de las Compañías con quienes el Gobierno contrate. Por tanto, y a partir de la publicación de este decreto, queda absolutamente prohibido a todos los aviadores no contratados por el Estado el transporte de la correspondencia, objeto del monopolio del Estado, de un punto a otro de la Nación, así como realizar cualquiera de las operaciones propias del correo, y hasta el uso de rótulos, sellos, viñetas y emblemas postales, o los que con éstos puedan confundirse, de conformidad con lo prevenido en el vigente Reglamento del Servicio del Ramo de Correos y Reales decretos de

(1) En el Prólogo aludimos a esta disposición.

10 de octubre de 1906 y 8 de septiembre de 1914. Se exceptúan de esta disposición, y por ello se permite el transporte por aviones particulares, de la correspondencia referente al servicio de las Compañías de Aviación, que se conduzca por agentes y aparatos propios. También está autorizada, mientras no dispongan lo contrario los futuros convenios internacionales, que entre las Administraciones de la Unión de Correos se ajusten sobre este servicio, la conducción por aviadores extranjeros, cuyo paso por nuestro territorio no esté prohibido, de cartas, pliegos y despachos para las Oficinas de sus respectivos países en Marruecos y que vayan dirigidos a sus representaciones diplomáticas en España. Exceptuando estos dos casos, el hallazgo de correspondencia en un avión no contratado por el Estado será considerado como contrabando de correspondencia y se aplicará la sanción correspondiente.

ART. 3.º Las bases de contratación de los servicios postales aéreos con las Compañías de Aviación se ajustarán a lo establecido en la ley de Contabilidad vigente y el título 11 del Reglamento de Servicio del Ramo de Correos.

ART. 4.º Podrá utilizarse la vía aérea para el envío de toda clase de correspondencia, exceptuándose, por ahora, de estos transportes la asegurada, certificada y paquetes postales. Los imponentes podrán pedir la vía aérea para el envío de giros postales nacionales e internacionales, abonando en el acto de la imposición, además de los derechos establecidos para esta clase de correspondencia, el porte de una carta aérea.

ART. 5.º Para la correspondencia conducida por los servicios aéreos estarán vigentes todas las disposiciones que establece la legislación postal. El expedidor de estos envíos podrá hacer efectivos sus derechos de propiedad sobre la correspondencia en curso. Las peticiones de reexpedición, cambio de señas y devolución, serán exclusivamente formuladas por la vía telegráfica, entendiéndose que, al cumplimentar estas peticiones las Oficinas de Correos y dar curso a esta clase de correspondencia, se considerará siempre con el carácter de urgente, aunque se utilice la vía ordinaria.

ART. 6.º La entrega al destinatario de la correspondencia aérea se hará con el carácter de urgente y por los medios más rápidos de transporte, inmediatamente a su llegada a la Oficina de destino, quedando derogadas para estos efectos las limitaciones que los Reglamentos postales establecen sobre la entrega de noche de la correspondencia a domicilio (1).

(1) Ver Instrucciones para el servicio aéreo nacional e internacional.

ART. 7.º Las condiciones de admisión y envío para los objetos transportados por correo aéreo serán las mismas que la actual Legislación postal prescribe para toda la correspondencia. El Estado exigirá a las Compañías contratadas que el departamento destinado en los aviones para encerrar el correo esté debidamente protegido por una cubierta impermeable.

ART. 8.º En los aviones de las Compañías contratadas por el Estado deberán estar previstas las contingencias del vuelo, para que en modo alguno, en la necesidad de arrojar lastre, sea la correspondencia española objeto de esta maniobra.

ART. 9.º La Administración de Correos no se hace responsable, por el transporte aéreo de la correspondencia, en los casos de pérdida, avería o destrucción. Las reclamaciones por sustracción del contenido las cursará la Administración, y practicará las gestiones conducentes para depurar las responsabilidades por si hubiera habido infidelidad o violación de la correspondencia por parte de los agentes que intervinieron en la manipulación y transporte.

ART. 10. Las Compañías contratadas y sus agentes quedarán sujetos a todas las responsabilidades que los Reglamentos establecen para la conducción y manipulación de la correspondencia.

ART. 11. En la rescisión de contrato con la Compañías de Aviación se seguirán los trámites y preceptos establecidos en la ley de Contabilidad vigente ; pero la Administración de Correos se reserva el derecho de suspender u ordenar la cesación de un servicio en los casos de repetición constante de accidentes e irregularidades que den lugar a graves y generales reclamaciones públicas y en el de establecimiento de una línea del Estado sobre los puntos que sirve otra de las contratadas, no dando lugar estas determinaciones de la Administración a reclamación alguna por parte de las Compañías que cesen.

ART. 12. Para el transporte aéreo de correspondencia no se concederá franquicia oficial de ninguna clase. El franqueo de la correspondencia aérea se hará por medio de sellos especiales ; pero hasta que éstos circulen podrá franquearse la correspondencia aérea con los sellos de Correos de la actual emisión y con un sobre-carga que diga « Correo aéreo ».

ART. 13. La Dirección general de Correos y Telégrafos propondrá al Ministerio de Hacienda la tarifa del franqueo y portes especiales de la correspondencia aérea.

ART. 14. La mencionada Dirección General confeccionará un Regla-

mento e Instrucción sobre estos servicios, y propondrá todas aquellas medidas conducentes a la aplicación del presente decreto.

Dado en Palacio a diez y siete de octubre de mil novecientos diez y nueve.—ALFONSO.—El Ministro de la Gobernación, Manuel de Burgos y Mazo.

Reglamento de ejecución

del Real decreto de 17 de octubre de 1919 para el
servicio postal aéreo

(B. O. núm. 369 de 10 - III - 20)

CONDICIONES DE ADMISIÓN Y ENVÍO

ARTÍCULO 1.º Serán admitidos a la circulación por correo aéreo todos los objetos de correspondencia ordinaria y los giros postales. Se exceptúan de este transporte los certificados, valores declarados y paquetes postales.

ART. 2.º El límite de peso de cualquiera de los objetos de correspondencia destinados a circular por este medio de transporte no puede pasar de 500 gramos. Las dimensiones y demás condiciones de admisión y envío de esta correspondencia serán las mismas que para cada categoría marca el Reglamento de Servicio.

FRANQUEO DE LA CORRESPONDENCIA

ART. 3.º La correspondencia destinada a circular por las aeronaves del servicio de Correos pagará, además de los derechos que le correspondan según su clase, un sobreporte especial por conducción aérea, que se fijará para cada línea de las establecidas por el Estado.

El franqueo total de los objetos se hará por medio de sellos especiales o por los de la emisión ordinaria, con la sobrecarga de « Correo Aéreo ».

ART. 4.º Para el envío de esta clase de correspondencia no quedará subsistente más franquicia que la de los documentos del servicio de Correos. La demás correspondencia oficial podrá circular por correo aéreo pagando sólo el sobreporte especial que se fije para cada línea.

ENVÍO DE LA CORRESPONDENCIA

ART. 5.º Los objetos de correspondencia destinados a circular por la vía aérea deben ser depositados a mano en las rejillas de las oficinas de las localidades y aeroestaciones servidas por las líneas aéreas, y en las horas marcadas de antemano. También se cursará la correspondencia aérea debidamente franqueada y depositada en todos los buzones de las localidades mencionadas; pero en este caso, la Administración no responde de los retrasos que se puedan originar por la pérdida de las expediciones.

ART. 6.º La correspondencia aérea no franca o insuficientemente franqueada estará totalmente excluida del transporte por los aviones postales.

ART. 7.º La forma del transporte de la correspondencia por la vía aérea, cualquiera que sea la clase y tipo de los aparatos del Estado o particulares debidamente autorizados que lo verifiquen, será la de despachos cerrados, uno para cada punto de destino, y en los cuales se incluirá la correspondencia de toda clase dirigida a dicho punto.

Estos despachos se denominarán « Despachos Aéreos ».

ART. 8.º El acondicionamiento de los despachos referidos en el artículo anterior se verificará en forma que garantice la seguridad de su contenido. Para esto, se envolverá el conjunto de los objetos que haya de contener un despacho general en papel fuerte y de poco peso, atándose el paquete resultante, por medio de cuerda fuerte y sin nudos. Cuando la cantidad de correspondencia de estos despachos no permita hacer un paquete de poco volumen, se formarán con una saca de poco peso, en la forma que se hace con los demás despachos de correspondencia. Los extremos de la cuerda del precinto se cruzarán sobre una etiqueta especial, con un sello de lacre fino u otro medio similar.

Las etiquetas serán de cartón sólido, de diez centímetros de largo por cinco de ancho, y llevarán los nombres de las oficinas de origen y destino, el peso del despacho, en gramos, y el número del avión por qué se transporte.

A estos despachos acompañará hoja de envío, de que se habla en el artículo siguiente.

ART. 9.º A cada despacho aéreo deberá acompañar una hoja especial de envío, en la cual se detallen los paquetes de correspondencia ordinaria u otros despachos en él contenidos, y sus pesos brutos en gramos.

Estas anotaciones serán hechas por los Oficiales que formen los despachos, los cuales firmarán a continuación de los totales y estamparán el sello de la oficina de origen.

Cuando, por exceso de correspondencia para un mismo destino, sea necesaria la confección de más de un despacho para dicho destino, se confeccionarán los precisos, numerándolos correlativamente.

ART. 10. Las entregas de estos despachos, tanto por las oficinas expedidoras a los pilotos, como por éstos a los funcionarios receptores, se verificará mediante firma y sobre las bases de que los pesos y cierres de los despachos están conformes.

Estas entregas se harán por las oficinas en boletines de entrega, en los que se detalle :

- a) El nombre de la oficina que verifique la entrega.
- b) La fecha en que ésta se realice.
- c) Todos los datos necesarios para identificar el aparato que lleve a cabo el transporte, o sea, la marca de nacionalidad y la marca y número de matrícula del mismo.
- d) Los puntos de destino de los despachos.
- e) El número de los mismos para cada destino, y
- f) El peso de cada despacho en gramos.

El empleado que haga estas anotaciones firmará al pié, siendo totalizados el número y pesos de los despachos por el piloto y firmando su conformidad.

Un ejemplar de este Boletín será entregado al piloto, quedando otro en poder de la Oficina.

ART. 11. Los pilotos y aviones del servicio postal deberán llevar en regla la documentación exigida por los Reglamentos de Aviación vigentes en España y además una libreta de entregas postales en donde se registren las expediciones a su cargo con todas sus incidencias, en sustitución del « Vaya » que llevan en España los conductores del correo. Esta libreta se encabezará por el Administrador de Correos del punto de origen de la línea, en la misma forma solemne que el « Vaya ».

ENTREGA DE LA CORRESPONDENCIA

ART. 12. La correspondencia cursada por vía aérea gozará de la preferencia para su reparto que establece el artículo 6.º del Real decreto de 17 de octubre de 1919, y por tanto con el carácter de urgente y por los medios más rápidos de transporte que la Dirección general de Correos

establezca y a cualquier hora del día o de la noche, siempre que su llegada a la Oficina de destino no coincida con uno de los repartos fijados por la Cartería. En este caso la distribución se hará por uno de los servicios de reparto urgente establecidos normalmente en la referida Oficina (1).

Por el reparto de la correspondencia aérea no se percibirá derecho alguno de distribución.

REGLAMENTO PARA EL RÉGIMEN Y SERVICIO DE LAS CARTERÍAS URBANAS

De la Correspondencia aérea

ART. 16. Los objetos cursados por vía aérea serán entregados a los destinatarios como correspondencia urgente por los mismos carteros destinados al servicio de urgencia, y en igual forma y condiciones que los exigidos para esta clase de correspondencia.

La entrega a domicilio de estos objetos deberá efectuarse a cualquier hora del día y de la noche y no devenga derecho de distribución.

DE LA INSPECCIÓN DEL SERVICIO

ART. 13. La Inspección técnica de estos servicios en lo referente a las reglas a que está sometida la Aeronáutica civil en España, se hará por un Inspector delegado que reúna las condiciones exigidas por los Reglamentos vigentes que nombrará el Director general de Correos y Telégrafos (2).

RESPONSABILIDAD

ART. 14. La Administración de Correos no asume responsabilidad alguna por el transporte aéreo de la correspondencia, en los casos de pérdida, avería o destrucción. Las reclamaciones por sustracción del contenido en esta clase de correspondencia se cursarán en la misma forma que las de igual concepto de la demás correspondencia para depurar las responsabilidades, por si hubiere habido infidelidad o violación por parte de los agentes que intervengan en su manipulación y transporte.

(1) Ver Instrucciones para el servicio aéreo nacional e internacional.

(2) Véase « Inspección del servicio postal aéreo ».

REEXPEDICION DE LA CORRESPONDENCIA

ART. 15. Para esta clase de correspondencia estarán vigentes todas las disposiciones que establece la Legislación postal. El expedidor de estos envíos podrá hacer efectivos sus derechos sobre la correspondencia en curso.

ART. 16. Las peticiones de reexpedición, cambio de señas y devolución serán formuladas por vía telegráfica y también por correo. Las Oficinas de Correos, al cumplimentar estas peticiones y dar nuevo curso a la correspondencia aérea, lo harán siempre con el carácter de urgente, aunque se utilice la vía ordinaria.

Madrid, 26 de febrero de 1920.—El Ministro de la Gobernación.—
P. A., Julio Wais.

Inspección del servicio postal aéreo

REAL ORDEN

(B. O. núm. 369 de 10 - III - 20)

Ilmo. Sr.: Establecido el servicio postal aéreo en España por Real decreto de 17 de octubre último, y contratada por esa Dirección general la conducción aérea de la correspondencia entre Barcelona-Alicante-Málaga y Tánger, la que ha de empezar a funcionar muy en breve conviene al mejor servicio, dada la índole especial del mismo, que por persona técnica en aviación se ejerza una estrecha inspección, a fin de que queden a salvo los intereses del Estado haciendo cumplir las disposiciones oficiales sobre esta materia y singularmente las emanadas de la Presidencia del Consejo de Ministros por Real orden de 29 de agosto último y el Reglamento de Navegación Aérea Civil anejo al Real decreto de 25 de noviembre del año próximo pasado.

Tanto en la Real orden citada como en el Reglamento aludido, se indica que el servicio de Correos ha de cuidar que los aeroplanos y pilotos que los dirigen, lleven en regla la documentación exigida, como patentes, libros de ruta, etc. así como también que estas aeronaves lleven las indicaciones externas y señales que marcan los Reglamentos y disposiciones citadas.

En estas condiciones, a la Inspección general del Servicio de Correos le sería muy enojoso y difícil realizar una inspección meticulosa en estos asuntos especiales puramente técnicos, y por este motivo la práctica nueva de este servicio exige también una nueva modalidad en la inspección del mismo, separando lo referente a la parte técnica de aviación de la ordinaria que compete al servicio de Correos propiamente dicho.

Por tanto, y concurriendo en don Miguel Callizo Urchaga, (1) Oficial del Cuerpo de Correos en esa Dirección general, las condiciones técnicas especiales que este nuevo servicio exige, por tener el título de piloto de aeroplano, expedido por la Federación Aeronáutica Internacional con el núm. 56.

S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido a bien disponer:

1.º Que dependiente de la 2.ª División y afecto al Negocio 18.º de esa Dirección general, se cree el cargo de Inspector-Técnico Delegado del Servicio Postal Aéreo, designando para el desempeño del mismo al Oficial de Correos don Miguel Callizo Urchaga, en atención a las circunstancias especiales que en él concurren, al que se le deberá asignar la gratificación que se le señale desde el momento que se disponga de crédito en los próximos Presupuestos generales del Estado.

2.º Corresponderá al mencionado Inspector:

a) Reunir, custodiar y llevar en registro especial las patentes, matrículas y demás documentos de aeronaves y pilotos.

b) Informar acerca de la calidad y resistencia de motores, aparatos y condiciones de los aerodromos.

c) En caso de accidente depurar las responsabilidades a que hubiere lugar.

d) Hacer que en todo momento se cumplan las disposiciones vigentes y comunicar a esa Dirección general las incidencias de estos asuntos, así como cumplimentar las demás misiones técnicas de aviación postal que se le confíen, dando cuenta a la misma del resultado de sus visitas.

3.º La residencia de esta nueva Inspección será en Madrid y las salidas que considere necesarias las efectuará por orden de esa Dirección general.

(1) El oficial don Miguel Callizo Urchaga causó baja en el escalafón por fallecimiento, y no habiendo otro funcionario que reuniera las condiciones expuestas en esta R. O., y como por otra parte la explotación de los servicios postales aéreos ha tomado orientación distinta a la prevista en esta disposición, puédase considerar ésta como anulada.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos correspondientes.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid 14 de febrero de 1920.—P. A., Wais.—Ilmo. Sr. Director general de Correos y Telégrafos.

Contabilidad de servicios aéreos

CIRCULAR

(B. O. núm. 453 de 15-XI-22)

Para los efectos de contabilidad de servicios aéreos precisa esta Dirección general conocer con todo detalle los días en que las expediciones han realizado su viaje; a este fin, todas las Administraciones que sean origen o término de aquéllas, certificarán cada día a la salida y llegada de los aviones del servicio postal, consignando el nombre del piloto que lleva a su cargo la correspondencia y la marca de matrícula de los aparatos, con expresión de la hora de partida o aterrizaje.

Estas certificaciones, indispensables para que puedan aprobarse las cuentas mensuales, serán remitidas a este Centro, sin perjuicio de expedir la general, que deberá acompañar a dichas cuentas al finalizar cada mes.

Esta orden comenzará a regir desde su publicación en el « Boletín Oficial de Correos ».

Madrid, 11 de noviembre de 1922.—El Director general, R. de Viguri.

Explotación de los servicios aéreos nacionales

Plan de las líneas aéreas.—Bases para su adjudicación

Presidencia del Consejo de Ministros

REAL DECRETO

(D. O. núm. 952 de 16-I-28)

EXPOSICIÓN

Señor : El desarrollo de la Aviación comercial nacional constituye hoy una gran preocupación para todos los países, por el interés que tiene su existencia para la defensa nacional, como por las ventajas políticas y comerciales que proporciona.

Pero el estado actual de la Aviación no permite, al menos por ahora, la existencia de líneas sostenidas con sus recursos propios, y sólo con crecidas subvenciones por parte de los Gobiernos interesados en su existencia pueden crearse y vivir. Las estadísticas hechas últimamente demuestran que las líneas de la red alemana, hoy la más extensa y adelantada, obtienen de ingresos solamente el 30 por 100 de los gastos. En la red inglesa, formada por menos líneas y más seleccionadas, parece que se llega hasta el 40 por 100. El resto en ambas redes es suplido por las subvenciones.

Por eso hoy todos los países que se preocupan del progreso de la Aviación dedican grandes cantidades a subvenciones directas e indirectas a las explotaciones del tráfico aéreo. Entre las primeras están todos los servicios de Navegación aérea, costeados por los organismos oficiales que los tienen a su cargo, y entre las segundas las primas de recorrido, garantía de interés al capital, etcétera, concedidas según contratos muy varios. Francia acaba de votar 120 millones de francos para tales atenciones solamente, y su presupuesto de aviación civil pasa de dos centenares de millones de francos ; el de Alemania es de 40 millones de marcos ; el de Inglaterra, de más de 500.000 libras, y el de Italia, de 20 millones de liras.

Tan elevado coste del sostenimiento de los servicios aéreos hace necesario reducir todo lo posible, al menos por ahora, el plan inicial de líneas nacionales subvencionadas, seleccionándolas y estableciendo únicamente las más importantes y menos onerosas en su explotación, y al mismo tiempo recurrir al método de explotación que la práctica haya señalado ser el más económico.

En este orden la experiencia de las líneas establecidas desde que terminó la gran guerra y los fracasos económicos de muchas de ellas, no obstante las grandes subvenciones que gozaron, han demostrado la necesidad de aminorar gastos, de concentrar lo más posible toda la explotación y elementos en una sola Compañía, o en un número muy corto de ellas, y así el Gobierno alemán impuso en una sola « La Lufthansa », única hoy a la que subvenciona para establecer líneas ; Inglaterra ha tenido que hacer esto mismo, creando « La Imperial Airways », que ha absorbido y fusionado las tres principales Compañías que explotaban sus líneas aéreas, y Francia, que, aun inspirada en la misma idea, por lo extenso de sus proyectos de líneas internacionales, sólo ha logrado reducir sus Compañías a tres (1), asignando a cada una un sector explotable para que absorban todas las líneas concedidas en su extensión, sin hacerse mutua competencia, operando con las fuertes subvenciones que les da el Estado.

Por lo expuesto no cabe dudar que la solución más económica y ventajosa para el desarrollo del plan de líneas aéreas que necesita España es la creación de una sola Compañía financieramente poderosa, que explote todas las que aquél comprenda, estableciéndolas a medida de los recursos que el Estado y las entidades oficiales y particulares puedan proporcionarle, pues permitirá la explotación más económica en subvenciones y en establecimiento de la red más extensa, dentro de los recursos que a ella se puedan dedicar,

Para que surja en España esa entidad industrial que financieramente ofrezca todas las garantías necesarias, preciso es que las condiciones que se establezcan den margen a seguridad suficiente del capital invertido y a la obtención de un interés aceptable, con posibilidad de beneficios superiores, si cabe lograr una explotación muy económica y acertada, finalidad a la que debe servir de estímulo ese margen de posibles ganancias.

Por otra parte, parece previsor retener por el Estado en una Caja de reserva los excesos de ganancias que pudiera haber en la explotación de algunos años, con objeto de impulsar, mejorar y desarrollar el tráfico

(1) Según datos recientes en Francia existen en la actualidad las siguientes Compañías : Air-Union Cie Générale aéropostale, Cie. Internationale de Navigation aérienne y Société pour le développement de l'Aviation commerciale française.

y aun de mitigar y recompensar, si fuera necesario, posibles e imprevistas pérdidas en otros, dando así, sin más gastos para el Estado, mayores impulsos y garantías de seguridad. A tal fin se propone lo conveniente para lograrlo.

En las condiciones proyectadas para adjudicar este servicio, se adoptan cuantas previsiones son posibles para salvaguardia de los intereses del Estado y para la nacionalización de las industrias de construcción y de tráfico aéreo, no alvidando lo que esto afecta a la defensa y a la economía nacional.

Fundado en estas consideraciones, el Presidente del Consejo de Ministros, que suscribe, con la garantía de la aprobación unánime del Consejo Superior de Aeronáutica en Pleno, y con acuerdo del Consejo de Ministros, tiene el honor de someter a V. M. la aprobación del siguiente proyecto de Real decreto-ley.

Madrid, 9 de enero de 1928.—Señor : A. L. R. P. de V. M., **Miguel Primo de Rivera y Orbaneja.**

REAL DECRETO-LEY

Número 106

A propuesta del Presidente de mi Consejo de Ministros y de acuerdo con éste, Vengo en decretar lo siguiente :

CAPITULO PRIMERO

Plan de líneas aéreas y bases para su adjudicación

ARTICULO 1.º Se declaran de interés general y de utilidad pública las líneas aéreas regulares, que comprenden el siguiente plan inicial de comunicaciones aéreas :

Líneas aéreas nacionales :

- Madrid - Barcelona, con escala potestativa en Valencia, y viceversa ;
- Madrid - Valencia y viceversa, si la línea anterior no se hace con escala en Valencia ;
- Madrid - Sevilla - Cádiz y viceversa ;
- Sevilla - Larache, con escala facultativa en Tetuán y viceversa ;
- Madrid al aeropuerto nacional de Galicia y viceversa ;

Madrid - Burgos y viceversa ;
Barcelona - Valencia - Alicante - Málaga - Sevilla y viceversa ;
Barcelona - Palma de Mallorca y viceversa ;
Vigo - Coruña - Gijón - Santander - Bilbao - San Sebastián y viceversa ;
Melilla - Málaga - Ceuta - Cádiz y viceversa, y
Cádiz al aeropuerto nacional de Canarias y viceversa.

Líneas aéreas internacionales :

Sevilla - Portugal y viceversa ;
Burgos - Francia y viceversa ;
Barcelona - Francia y viceversa ;
Barcelona - Italia y viceversa, y
Galicia - Portugal y viceversa.

ART. 2.º Todas las líneas aéreas comprendidas en el plan anterior, con las limitaciones expresadas en el artículo 27, y las internacionales en que lo permitan los acuerdos del Gobierno con los de las naciones a que dichas líneas enlazan, serán instaladas y explotadas por la entidad que, renniendo los requisitos exigidos en este Real decreto, sea la adjudicataria en el concurso que ha de celebrarse para realizar todo el plan, a medida que lo consientan los créditos que al efecto se incluyan en cada presupuesto.

ART. 3.º El Estado consignará durante la vigencia del contrato en sus presupuestos, como mínimo anual, 1.500.000 pesetas para subvención de las líneas aéreas que comprende el plan anterior.

ART. 4.º El Gobierno se reserva el derecho de sacar a concurso cuando lo estime oportuno las nuevas líneas que completen el plan de comunicaciones aéreas señalado en el artículo 1.º, otorgando el derecho de tanteo por el plazo de la concesión a la entidad concesionaria del plan de líneas nacionales a que se refiere este Real decreto.

ART. 5.º El concurso para la adjudicación del servicio de comunicaciones aéreas nacionales a que se refieren los artículos 1.º y 2.º, se anunciará por el Ministro del Trabajo en la « Gaceta » en el término de cinco días, a partir de la inserción de este Real decreto - ley, y se celebrará tres meses después de la convocatoria ante una Junta formada por el Director general de quien dependa la Sección de Aeronáutica civil en el Ministerio de Trabajo. El jefe de dicha sección, dos funcionarios del Consejo Superior de Aeronáutica, un representante de Correos, designado por el Ministerio de la Gobernación y otro del Tribunal Supremo de la Hacienda pública. Para tomar parte en el concurso será indispensa-

ble consignar previamente en la Caja de Depósitos, a disposición del Presidente de la Junta citada en este artículo, la cantidad de 50.000 pesetas en valores del Estado, que quedará afectada, en su caso, al cumplimiento de las obligaciones que se deriven de la adjudicación.

ART. 6.º El concurso versará sobre el capital de la Empresa, cuantía inicial de la subvención o prima de recorrido y fórmula para deducirla cada año en función de los ingresos propios del servicio, de la frecuencia del tráfico y de otros factores que hayan entrado en la explotación del año anterior, por líneas o grupos de líneas; fórmula para deducir cada año la Amortización que pueda admitirse en el balance del adjudicatario; condiciones de seguridad del tráfico y garantías técnicas de las aeronaves y motores; capacidad de transporte postal, mercante y de viajeros; tipo máximo de interés por el capital desembolsado, a percibir únicamente por la entidad adjudicataria; participación del Estado en los beneficios; plazo de establecimiento; nacionalización de la industria de transporte aeronáutico; precio por unidad del peso de transporte de correspondencia y cualquier otra circunstancia relacionada con la garantía y solvencia de la entidad concesionaria, del mejor cumplimiento y de las obligaciones que se impone a éste y de la eficiencia del servicio y cualquier otra que implique ventaja por el Estado. El Plazo máximo de la concesión será de doce años, a partir de la firma del contrato.

ART. 7.º La Junta ante lo que se celebre el concurso, una vez efectuado éste, dictaminará sobre la adjudicación en el término de quince días. Cumplido este requisito y previo el informe del Consejo de Estado en Pleno, el Gobierno, mediante Real decreto acordado en Consejo de Ministros, hará la adjudicación del servicio, apreciando libremente las proposiciones en todas sus circunstancias y en conjunto, aceptando cualquiera o rechazándolas todas. Contra la resolución del Gobierno no se dará recurso alguno. La entidad adjudicataria deberá constituirse en legal forma dentro de los treinta días siguientes a la notificación de la adjudicación.

CAPÍTULO II

Condiciones obligatorias para todas las proposiciones

ART. 8.º El capital acciones de la entidad concesionaria estará dedicado en su totalidad a las necesidades del servicio objeto del concurso. Las acciones deberán pertenecer siempre a súbditos españoles, serán

nominativas, estarán registradas en la Sociedad y su transferencia tendrá que ser aprobada por el Gobierno, el que tomará cuantas disposiciones complementarias estime oportunas para asegurar el cumplimiento de esta nacionalización. Las acciones que, por herencia o transmisión de cualquier clase, no puedan continuar cumpliendo la condición de nacionalidad de los propietarios, se amortizarán al tipo de cotización.

ART. 9.º La entidad adjudicataria tendrá un capital desembolsado que fijará anualmente el Gobierno, por lo menos de tres veces el total de la subvención consignada en presupuesto.

ART. 10. Para hacer frente a los gastos de material volante o de otro orden, así como los gastos extraordinarios para las necesidades de la explotación, se autoriza a la entidad adjudicataria para la emisión de obligaciones en España, emisión cuyas condiciones deberán ser aprobadas por el Gobierno.

ART. 11. El Presidente, Vicepresidente, Vocales del Consejo de Administración, Directorio y altos empleados de la entidad adjudicataria, deberán ser españoles.

El personal volante y técnico de explotación será igualmente todo él español e inscrito e en las fuerzas de reserva de la Aeronáutica española.

El resto del personal deberá ser español en un 90 por 100, por lo menos.

Además de las autorizaciones reglamentarias, el Gobierno podrá exigir determinadas condiciones de competencia y adiestramiento al personal navegante, que recibirá por cuenta de la Empresa concesionaria, antes de prestar servicio, un curso de perfeccionamiento en el tipo de avión que vaya a tripular y de práctica en la línea en que haya de prestar servicio.

El nombramiento de todo el personal del Consejo, Directores y altos empleados no podrá hacerse sin la previa aprobación del Gobierno.

ART. 12. Todas las aeronaves serán matriculadas en España.

Estas y motores empleados en el tráfico deberán haber sido construídos en España, así como los accesorios y material que se fabrique en la Nación y ser propiedad todo de la entidad adjudicataria.

Sus reparaciones se harán exclusivamente por la industria nacional.

Los contratos de construcción y grandes reparaciones de todo este material se someterán a la aprobación del Consejo Superior de Aeronáutica.

ART. 13. El señalamiento de los itinerarios y frecuencia del tráfico en el año siguiente y de las subvenciones del Estado, a base de prima de

recarrido en cada línea, se hará según las condiciones de la adjudicación, dentro de los créditos que figuren en presupuesto para esta atención.

Para el transporte de correspondencia, la Dirección general de Comunicaciones podrá hacer contratas especiales para pago de servicios postales con las líneas comprendidas en este plan, dentro de las normas de la legislación vigente y las condiciones del concurso.

Las líneas adjudicadas podrán recibir, a más de las subvenciones del Estado, otras de entidades oficiales o particulares nacionales interesadas en el tráfico aéreo.

ART. 14. Será obligación de la entidad concesionaria gestionar los enlaces con las líneas internacionales y extranjeras que el Gobierno le señale y acomodar sus horarios a lo que exijan estos enlaces.

ART. 15. La entidad concesionaria tendrá en servicio cada año el número mínimo de aviones y motores que el Gobierno fije en proporción de la longitud y frecuencia del tráfico de las líneas en explotación.

Los tipos de todo el material en servicio serán previamente sometidos a la aprobación del Consejo Superior de Aeronáutica, y los aparatos estarán dotados de las instalaciones de a bordo y de los instrumentos de navegación y accesorios de seguridad que por los servicios técnicos y de inspección se les exijan.

La entidad concesionaria queda obligada al empleo en su tráfico de tío de aviones, motores y demás material que el Gobierno le entregue con fines de experimentación comercial.

ART. 16. Cada año la entidad concesionaria deberá suministrar al Gobierno una Memoria general de la explotación desde los puntos de vista técnico, económico y financiero, con estado detallado de los gastos de explotación, resumiendo por el tipo de aparato, el coste por kilómetro recorrido y demás datos que se estimen necesarios.

ART. 17. La cuenta de explotación tendrá que ser aprobada por el Estado y deberá llevarse fijando por una parte todas las subvenciones oficiales y particulares o ingresos obtenidos por cualquier concepto, y por otra los gastos de explotación, sueldos, entretenimiento del material, reparaciones, impuestos y gastos generales y demás gastos propios por este concepto.

A estos gastos de explotación se añadirán los de amortización del material volante y terrestre, según las condiciones de adjudicación del concurso.

ART. 18. Cuando los beneficios líquidos anuales de la explotación excedan de un tanto por ciento del capital desembolsado fijado al adjudici-

carse el concurso, el excedente se dividirá entre el Estado y la entidad concesionaria, en la proporción que se haya estipulado y hasta la total subvención concedida.

La parte de los beneficios que corresponda al Estado ingresará en una Caja especial que se denominará *Caja de reserva del tráfico aéreo nacional*, cuyos fondos se aplicarán a la intensificación del tráfico aéreo y a las subvenciones complementarias que el Consejo Superior de Aeronáutica estime necesarias.

Las subvenciones ordinarias se pagarán mensualmente.

Los reembolsos al Estado y subvenciones extraordinarias al concesionario al finalizar los ejercicios anuales.

ART. 19. La entidad concesionará usará los aeropuertos del Estado y los servicios oficiales auxiliares de la navegación aérea, y estará obligada a mantener los aeródromos particulares que ella establezca para la seguridad del tráfico.

ART. 20. Las tarifas serán aprobadas por el Gobierno. Para la inspección del tráfico aéreo, concederá las plazas gratuitas que le señale la Dirección de Navegación aérea y Consejo Superior de Aeronáutica.

ART. 21. La concesión de estas líneas aéreas no se otorgará con carácter exclusivo, si bien el Estado se compromete a no subvencionar otras líneas que se establezcan en la misma zona y dirección por otras entidades, ni concederles sobretasas ni otra forma de pago de servicios postales, ni autorizar otras subvenciones oficiales del Estado.

ART. 22. El Gobierno nombrará un Delegado Inspector cerca de la Compañía, que asistirá a los Consejos de Administración y de Accionistas, con voz y sin voto y con derecho a voto para los acuerdos que estime perjudiciales a los intereses del Estado o contrarios al contrato, quedando al concesionario el recurso de alzada ante el Ministro correspondiente.

La inspección del Estado en la Compañía se ejercerá por la Delegación y constará de tres ramas sobre el material volante y fijo, sobre el tráfico aéreo y sobre la administración. Las tres dependerán del Delegado del Gobierno.

CAPÍTULO III

De otras disposiciones

ART. 23. Las preinsertas bases y las de adjudicación serán desarrolladas en el correspondiente contrato que, previa aprobación del Consejo

de Ministros, deberá publicarse por Real decreto después de adjudicado el servicio y constituida la entidad concesionaria.

ART. 24. En el contrato se fijarán las penalidades por incumplimiento de lo convenido. El Gobierno reserva el derecho de rescindir el contrato, por acuerdo del Consejo de Ministros, sin expresar la causa, y sin que se dé recurso alguno contra este acuerdo. En caso de ejercitarse este derecho será indemnizado el concesionario de los perjuicios que justifique. También se fijarán en el contrato las normas de liquidación de la Compañía en caso de quiebra.

ART. 25. Las líneas aéreas regulares subvencionadas actualmente por el Estado, continuarán siendo explotadas por sus concesionarios, pero pasarán a formar parte de la concesión de la entidad adjudicataria del concurso tan pronto caduquen los contratos vigentes, pudiendo adelantarse el traspaso, mediante convenio aprobado por el Gobierno entre las empresas actuales y la concesionaria del conjunto de líneas aéreas nacionales. Mientras estos contratos actuales estén en vigor, será baja en la subvención que el artículo 3.º señala a la entidad concesionaria la parte correspondiente a aquellos.

ART. 26. Las entidades concesionarias de líneas aéreas estarán obligadas al cumplimiento de todas las disposiciones de carácter fiscal o administrativo establecidas o que se establezcan. Las contravenciones de las mismas serán sancionadas con las penalidades que prescriben las Ordenanzas de Aduanas y las demás leyes vigentes o que en lo sucesivo se dicten.

ART. 27. Se exceptúa de las disposiciones de este Real decreto-ley la concesión otorgada a la Compañía Transaérea Colón (1) por Real decreto de 12 de febrero de 1927, quedando subsistentes los derechos que éste otorga.]

ART. 28. Quedan derogadas todas las demás disposiciones que se opongan al cumplimiento del presente Real decreto-ley.

Dado en Palacio a nueve de enero de mil novecientos veintiocho.—
ALFONSO.—El Presidente del Consejo de Ministros, **Miguel Primo de Rivera y Orbaneja**.

(1) Ver línea Sevilla-Buenos Aires.

Concurso

para la adjudicación del servicio de comunicaciones
aéreas nacionales

Trabajo, Comercio e Industria

REAL ORDEN

(D. O. núm. 953, de 17-I-28)

Núm. 105

Ilmo. Sr. : El artículo 2.º del Real decreto-ley de 9 del actual, preceptúa que todas las líneas aéreas comprendidas en el plan que por aquella soberana disposición se establece, con las limitaciones expresadas en su artículo 27 y las internacionales en que lo permiten los acuerdos del Gobierno con los de las naciones a que dichas líneas enlazan, serán instaladas y explotadas por la entidad que, reuniendo los requisitos exigidos en el expresado Real decreto, resulte adjudicataria en el concurso que ha de celebrarse para realizar todo el plan a medida que lo consientan los créditos que al efecto se incluyan en cada Presupuesto ; concurso que, según el artículo 5.º habrá de anunciarse en la « Gaceta » en el término de cinco días, a partir del siguiente al de la inserción de dicho Real decreto-ley.

En su virtud, y para dar el debido cumplimiento a los preceptos de referencia, S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer lo siguiente :

1.º Se convoca a concurso público el servicio de comunicaciones aéreas nacionales a que se refiere el Real decreto-ley de 9 del corriente, debiendo aquél versar sobre los extremos que se determinan en el artículo sexto de dicha Soberana disposición.

2.º El concurso tendrá lugar en el local que ocupa la Dirección general de Comercio, Industria y Seguros, a las once de la mañana del día 15 de abril próximo, ante la Junta que señala el artículo quinto del invocado Real decreto-ley, debiendo asistir también un Notario que levantará la oportuna acta.

3.º Las proposiciones, suscritas por los interesados, deberán ir extendidas en papel timbrado de la clase sexta, y se presentarán bajo sobre

cerrado, en cuya cubierta se indicará el nombre o razón social del proponente.

En otro sobre, también cerrado, con expresión en él del contener los documentos correspondientes a la respectiva proposición, se incluirán: la cédula personal, el documento que acredite, en su caso, el carácter con que comparece quien acude al concurso, el resguardo de la Caja general de Depósitos, justificativo de haber consignado en ella la cantidad de 50.000 pesetas en valores del Estado, como depósito provisional para optar al concurso, y las certificaciones exigidas por el Real decreto de 12 de octubre de 1923, si se tratara de Compañía constituida con antelación.

4.º La Junta admitirá durante media hora las proposiciones que se presenten, numerando los pliegos de cada proponente, por el orden con que se vayan recibiendo, y transcurrido dicho plazo, se anunciará en alta voz haber terminado la admisión de pliegos, y se abrirán y dará lectura en público, empezando por los sobres en que deberán estar incluidos el resguardo acreditativo del depósito provisional y siguiendo por los demás documentos enumerados en el párrafo segundo del número anterior.

5.º La Junta dictaminará en el término de quince días, en orden a la adjudicación del servicio de que se trata, y la resolución, previo informe del Consejo de Estado en pleno, se adoptará mediante Real decreto acordado en Consejo de Ministros. En la « Gaceta » se insertarán las proposiciones presentadas, el dictamen de la Junta y el del Consejo de Estado, los votos particulares, en su caso, y la resolución recaída.

6.º Hecha la adjudicación o declarado desierto el concurso, se devolverán a los que formularen proposición, con excepción del adjudicatario, si lo hubiere, los depósitos provisionales constituidos y los demás documentos presentados que, a juicio de la Junta, no sean indispensables en el expediente de concurso.

El depósito constituido por el adjudicatario, como afecto al cumplimiento de todas las obligaciones que se deriven de la adjudicación, será cancelado cuando aquellas se hayan solventado íntegramente.

7.º La Compañía arrendataria deberá constituirse en legal forma, si no lo estuviese ya, dentro de los quince días siguientes al de la notificación del acuerdo de adjudicación, y otorgar, en el plazo que se le señale, la escritura de contrato.

La Compañía estará obligada a satisfacer los impuestos de Derechos reales y de Timbres correspondientes, así como los gastos de otorgamiento de la escritura, copias, anuncios y demás, que originen el concurso.

Si la Compañía no se constituyera dentro del término señalado en el párrafo anterior, o no se prestara a otorgar la escritura en el plazo que se fije, quedará nula la adjudicación, con pérdida a favor del Estado, del depósito provisional y sin perjuicio de las demás responsabilidades establecidas en la ley de Administración y Contabilidad de 1 de julio de 1911.

Lo que de Real orden comunico a V. I. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 13 de enero de 1928.—Aunós.

Señor Director general de Comercio, Industria y Seguros.

Adjudicación del servicio de comunicaciones aéreas nacionales

(D. O. núm. 1.258 de 7-1-29)

Presidencia del Consejo de Ministros

REAL DECRETO

EXPOSICIÓN

Señor: En cumplimiento del Real decreto de 9 de enero de 1928 se publicó convocatoria del concurso para la adjudicación del servicio de explotación de las comunicaciones aéreas nacionales declaradas de interés general y de utilidad pública, acudiendo a dicho concurso dos entidades. Pasadas las dos proposiciones a dictamen de la Comisión asesora de técnicos que previene el artículo 5.º del Real decreto citado, informó proponiendo la adjudicación del concurso a una de ellas, con modificaciones, lamentando que a la proposición elegida no se sumara la otra entidad proponente.

Pedido dictamen al Consejo de Estado, éste, en su Pleno, por mayoría, informó que era preferible adjudicar el servicio a la Sociedad que se

constituyera por fusión de ambas proponentes, uniéndose a este dictamen por mayoría en lo que se refiere a la preferencia algunos votos particulares.

De acuerdo con estos dictámenes, el Consejo de Ministros dispuso que antes de efectuarse la adjudicación del concurso, por el Consejo Superior de Aeronáutica se invitase a la fusión a las dos entidades proponentes, estudiándose y dictaminando dicho Consejo la forma de hacerse la adjudicación, si hubiere lugar a ella, según el resultado de la fusión, y teniendo presente en lo posible lo dictaminado por el Consejo de Estado en su informe y en sus votos particulares por la Comisión asesara de técnicos y por su propio parecer.

Realizada la labor que se le había encomendado al Consejo Superior de Aeronáutica, y obtenida la conformidad de ambas proponentes para su fusión en forma de integrar una entidad poderosa, en la que están concentrados todos los intereses aeronáuticos nacionales, lográndose así la mayor garantía de eficiencia en el cumplimiento del servicio y facilidad de la obra de nacionalización de las industrias aeronáuticas, empresa de la mayor importancia para la nación, se impone el hacer en debida forma la adjudicación del servicio tal como ha sido propuesta dentro de las condiciones generales dictadas por el Real decreto-ley de convocatoria del concurso y las que quedaron libres en éste como las propone el Consejo Superior de Aeronáutica, mejorando en conjunto para el Estado las condiciones propuestas por ambas entidades.

A este fin obedece el proyecto de Real decreto que el Presidente del Consejo de Ministros que suscribe tiene el honor de someter a la aprobación de V. M.

Madrid, 31 de diciembre de 1928.—Señor: A L. R. P. de V. M.,
Miguel Primo de Rivera y Orbaneja.

REAL DECRETO

Núm. 2

De conformidad con lo informado por el Consejo Superior de Aeronáutica, con lo dictaminado en primer término por el Consejo de Estado en Pleno, a propuesta del Presidente de mi Consejo de Ministros y de acuerdo con este Consejo,

Vengo en decretar lo siguiente :

ARTÍCULO 1.º Se adjudica el servicio de comunicaciones aéreas nacionales a que se refiere el Real decreto-ley de 9 de enero último a la

entidad que ofrecen constituir los representantes del Banco de Cataluña, Banco Hispano Americano, Banco Pastor, Banco de la Coruña, Banco Guipuzcoano, Banco de Aragón, Banco de Crédito Navarro, Banco Vasconia, Banco de Burgos, Arnús y Garí, Bauer y Compañía, Banco de Bilbao, Banco Español de Crédito, Banco Urquijo, Banco de Vizcaya, Banco de Santander y Banco Mercantil, como categoría de elementos financieros; de las entidades de tráfico aéreo Unión Aérea Española Iberia (Compañía de Transportes Aéreos), Horacio Echevarrieta y Jorge Loring, Compañía Española de Tráfico Aéreo, como categoría de elementos de la industria de la navegación aérea, y de las entidades aeronáuticas Compañía Española de Trabajos Fotogramétricos Aéreos, la Hispano Suiza, La Hispano, Construcciones Aeronáuticas, Compañía Española de Aviación, Elizalde, S. A.; Santiago Sánchez Quiñones, Jorge Loring y Sociedad Española de Construcción Naval, como categoría de elementos interesados en industrias aeronáuticas, partes integrantes de las dos entidades que se fusionan. Unión Aérea Española y Aero Hispania, firmantes de las dos proposiciones presentadas al concurso público celebrado.

La participación en esta entidad adjudicataria será por terceras partes entre los elementos financieros, las Empresas de tráfico aéreo y las otras de intereses aeronáuticos que integran los proponentes.

Al constituirse la entidad adjudicataria, cada categoría designará la tercera parte de los Vocales del Consejo de Administración, y entre éstos se elegirán los cargos.

Se autoriza en la misma constitución el canje por acciones de la valoración definitiva del material que la Compañía Unión Aérea Española tiene en servicio en sus líneas de explotación, dentro del inventario de activo en el balance que se presentó.

Del mismo modo podrá admitirse y valorarse, si lo presentan, el material que las otras dos Compañías, Iberia (Compañía Aérea de Transportes) y Compañía Española de Tráfico Aéreo, tengan empleado en España y en servicio en alguna de sus líneas en explotación regular.

El material así aportado podrá utilizarse hasta su total amortización, aunque no sea de construcción nacional.

ART. 2.º Esta adjudicación se entenderá realizada con arreglo a las condiciones generales fijadas en el Real decreto-ley de 9 de julio de 1928, especialmente las comprendidas en los artículos del 8.º al 26, así como a las que han sido propuestas por el Consejo Superior de Aeronáutica, en cumplimiento de la Real orden de la Presidencia del Consejo de Minis-

tros de 20 de julio último, en las cuales se mejoran las condiciones ofrecidas por los proponentes y a que se refiere el artículo 6.º del Real decreto-ley citado a este tenor :

a) *Capital de la Empresa.*—Será como mínimo el triple de la cantidad que para subvencionar el tráfico aéreo figure en presupuestos, quedando obligada la Empresa adjudicataria a aumentarlo anualmente en proporción a dicha subvención, y desembolsando este capital a medida que lo vaya exigiendo la implantación del desarrollo del plan objeto del concurso, a juicio del Consejo Superior de Aeronáutica.

b) *Cuántia inicial de la subvención o prima de recorrido y fórmula para deducirla cada año.*—La inicial para prima kilométrica en cada línea será : $(1,50 + Q) \times F \times T$ (pesetas), y como fórmula para deducir de los datos de la explotación de cada año la subvención kilométrica en cada línea para el siguiente será :

$$K \times (1,50 + 0,25 Q) \times F \times T = \\ (0,5 I_c + 0,75 I_p) \text{ (pesetas,}$$

en las que K es un factor próximo a la unidad a fijar anualmente por la Dirección general de Navegación y Transportes Aéreos para cada línea ; Q representa la carga comercial del aparato en cada línea en quintales métricos ; F es un factor dependiente de la frecuencia y que varía en sentido inverso de ella, teniendo los valores siguientes :

Para servicio diario de ida y regreso, $F = 1$.

Para servicio alterno, $F = 1,1$.

Para bisemanal, $F = 1,25$.

Para semanal, $F = 1,50$; y

T es otro factor que depende de la potencia total de cada aparato, siendo su valor para potencias inferiores a 400 CV, $T = 1,25$.

Para potencias superiores a 400 CV, $T = 1,10$.

Para hidroaviones y anfibios, los valores de T se multiplicarán por 1,50 ; en los servicios de noche se multiplicará a su vez por 1,50.

I_c representa los ingresos de todas clases extraños a la subvención del Estado por kilómetro de recorrido y por conducción del correo.

I_p , los que se obtengan por razón postal.

En el primer año de explotación de cada línea queda obligado el adjudicatario a entregar trimestralmente en la Caja de Reserva del Tráfico aéreo nacional el 0,25 de I_c y el 0,50 de I_p que vaya teniendo.

c) *Fórmula para deducir cada año la amortización.*—Para amortización de edificios, la cuota anual máxima será de 10 por 100.

Para motores, en 500 horas de servicio.

Para células metálicas de aviones, en 1.500 idem.

Para células mixtas de aviones, en 800 idem.

Para células metálicas de hidroaviones, en 1.000 idem.

Para células mixtas de hidroaviones, en 600 idem.

En las estaciones radiotelegráficas se admitirá una amortización anual hasta del 20 por 100.

Y para todo el material restante se podrá admitir el tipo único de amortización anual hasta del 15 por 100.

Estos plazos de amortización serán revisados cada cuatro años por la Dirección general de Navegación y Transportes aéreos y señalados por la misma siempre que se establezca nuevo material.

d) Condiciones de seguridad del tráfico.—Los aviones estarán sujetos a todas las inspecciones, revisiones y condiciones de seguridad que fijen los Reglamentos y disposiciones dictadas al efecto por la Dirección general de Navegación y Transportes aéreos.

Será obligatorio el seguro para el material volante y las tripulaciones, renovándose por años sus contratos con arreglo a los valores que vaya teniendo el primero, de acuerdo con su estado de amortización, y se atenderá en todo lo demás correspondiente a seguros a lo que disponga la legislación vigente sobre la materia.

La capacidad de transporte postal, mercantil y de viajeros será fijada para cada línea y tipo de aparato por la Dirección general de Navegación y Transportes aéreos al implantarse el servicio, pudiéndose modificar a propuesta razonada de la entidad adjudicataria.

Esta Empresa ha de quedar obligada a someter a la aprobación de la Dirección general de Navegación y Transportes Aéreos, en el plazo de un mes a partir de la fecha de la modificación del establecimiento de una línea, el proyecto que determine los medios terrestres, marítimos y aéreos de socorro, su puesta en servicio, los Convenios que para dicho efecto tenga concertados, etc., etc.

La designación de los tipos de aparatos a emplear en cada línea se hará por el Consejo Superior de Aeronáutica, y por la Dirección general de Navegación y Transportes Aéreos se determinará el empleo en cada aparato y línea de las estaciones radiotelegráficas, palomas mensajeras y demás medios de comunicación que se piense utilizar.

Igualmente se determinará en cada caso por esta Dirección lo conveniente respecto al empleo de silenciosos, calefacción y aparatos de iluminación en las aeronaves destinadas al tráfico.

e) *Tipo máximo de interés por el capital desembolsado y participación del Estado en los beneficios.*—El tipo máximo de interés por el capital desembolsado a percibir únicamente por la entidad adjudicataria, será el 5 por 100, interés que se abonará en primer término de los beneficios líquidos que se obtengan. Del resto, se abonará un dos y medio por ciento del total de los beneficios líquidos para el Consejo de Administración y otro 2,5 por 100 de los mismos beneficios líquidos para premios al personal. Lo que quede, se repartirá por partes iguales entre la Empresa concesionaria y el Estado, hasta el reintegro por éste de la subvención anual.

En el primer año de explotación, no podrá admitirse beneficio total mayor para la Empresa que el 10 por 100 del capital desembolsado, ingresando el sobrante en la Caja de Reserva del tráfico aéreo, además de los otros ingresos que por otros conceptos correspondan a dicha Caja. Con arreglo a lo que dispone el artículo 18 del Real decreto-ley de convocatoria del concurso, se entenderá que todas las participaciones que el Estado tiene en estos beneficios han de ingresar en la citada Caja de Reserva del tráfico aéreo.

f) *Plazo de establecimiento.*—No podrá ser mayor de tres meses, a partir de la fecha en que se notifique a la entidad concesionaria la necesidad del establecimiento de una línea, pudiéndose sólo admitir la ampliación de este plazo, previa la oportuna justificación. En casos de imprescindible urgencia, podrá dispensarse a la Empresa la obligación de empezar la explotación con material que sea nacional, permitiéndosele adquirir el material extranjero estrictamente preciso y utilizarlo hasta su total amortización.

g) *Nacionalización de la industria del transporte aeronáutico.*—Además de lo consignado sobre este concepto en las demás condiciones, se atenderá a lo establecido en las obligatorias para el concurso que dicta el Real decreto-ley de su convocatoria.

h) *Precio por unidad de peso en el transporte de correspondencia.*—Dentro del Reino, habrá para el correo aéreo la sobretasa del 100 por 100 de tasa normal de franqueo, cualquiera que sea el destino de los envíos postales. La remuneración que ha de darse a la Empresa concesionaria sobre la recaudación que por tal concepto se obtenga, será a razón de siete pesetas por kilogramo de correspondencia conducida, sea cualquiera el recorrido efectuado, repartiéndose dicha cantidad proporcionalmente a las distancias recorridas entre las entidades que realicen el transporte, cuando sea más de una la que tenga que verificarlo.

Quedará obligada la Empresa a la conducción gratuita en cada viaje de 10 kilos de correspondencia oficial.

El transporte de la Prensa por vía aérea se hará por tarifa especial bonificada de la vigente para mercancías y con preferencia a las demás mercancías.

Los Ministerios de Hacienda y Gobernación (Dirección general de Comunicaciones), pueden variar la fijación de las tasas y sobretasas que anteriormente se determinan.

Para el correo internacional, se estará a lo que establezcan los acuerdos de orden internacional.

La organización de este servicio de correo aéreo la dictará el Ministerio de la Gobernación (Dirección general de Comunicaciones), a semejanza de lo establecido para la correspondencia urgente.

i) Otras condiciones.—La entidad concesionaria viene obligada, por esta adjudicación, a lo siguiente :

Colocación preferente del personal en servicio en las líneas aéreas a cargo de las entidades de tráfico que entren en la fusión, dentro de las posibilidades y conveniencias de cada caso.

A someter anualmente a aprobación de la Dirección general de Correos las tarifas postales y las de viajeros y mercancías a la Dirección general de Navegación y Transportes aéreos.

Y se establece de modo categórico que no se ha de admitir en forma alguna el que cualquier déficit anual se lleve a las liquidaciones de los años siguientes para resarcirlos con sus ingresos.

Además de estas condiciones obligatorias, se establecerán en el contrato las pertinentes a fijar las reglas aplicables a la indemnización de daños y perjuicios por rescisión del contrato ; se definirá la forma de hacerse la liquidación con la Empresa en caso de terminación normal de su compromiso ; se establecerá la revisión del mismo contrato dentro de los seis primeros años de servicio, y se formulará el régimen de sanciones por incumplimiento del contrato.

En el mismo contrato se estipulará que figurarán en el Haber de la Cuenta de explotación de la entidad.

- 1.º Los ingresos comerciales de cualquier género.
- 2.º Los ingresos procedentes de transportes postales.
- 3.º Los intereses de Cuentas en Banca.
- 4.º El total de las subvenciones recibidas de Diputaciones, Municipios o cualquier otra entidad oficial o privada.

5.º La suma total percibida del Estado en calidad de primas de recorrido.

6.º Cualquier ingreso obtenido con motivo de la explotación ; y

7.º Pérdida, si la hubiere, en la explotación.

Y que en el Debe de la misma cuenta se podrá cargar :

1.º Lo necesario para pago de comisiones e intereses por operaciones de Banca impuestas por necesidades eventuales y autorizadas por el Delegado del Gobierno.

2.º Pago de intereses de las obligaciones emitidas con autorización y una cantidad igual al 5 por 100 del capital desembolsado.

3.º Las indemnizaciones pagadas por accidentes que eventualmente no se encontraren a cubierto de un seguro o las diferencias entre las indemnizaciones recibidas por el seguro y las pagadas por la Empresa cuando estas diferencias correspondan al Debe.

4.º Los gastos de constitución de la Sociedad serán repartidos en cuatro años, y los ocasionados por posteriores ampliaciones de capital cargarán íntegramente la Cuenta de explotación en el año en que aquella ampliación haya sido hecha efectiva.

5.º Los gastos de inspección técnica, financiera y comisiones y Agentes comerciales.

6.º Las amortizaciones de material que procedan.

7.º Lo que autorice el Delegado del Gobierno para propaganda y publicidad.

8.º Primas de seguros, impuestos y los gastos generales que sean admitidos.

9.º Lo invertido en gastos del personal y entretenimiento de material afecto al tráfico de la Empresa subvencionada ; y

10.º Cualquier otro gasto de análoga naturaleza que deba ser abonado por cuenta de los servicios subvencionados.

ART. 3.º Se establece el plazo de un mes, a partir de esta fecha, para la constitución de la entidad y firma del contrato para realizar este servicio. Previamente tendrá que haber sido aprobado el Estatuto constitutivo de la entidad.

ART. 4.º Por la Presidencia del Consejo de Ministros (Consejo Superior de Aeronáutica) se dictarán las normas necesarias para la aplicación del presente Decreto.

Dado en Palacio a treinta y uno de diciembre de mil novecientos veinte y ocho.—ALFONSO.—El Presidente del Consejo de Ministros, **Miguel Primo de Rivera y Orbaneja**.

Instrucciones para el servicio postal aéreo nacional

REAL ORDEN

(D. O. núm. 1.370, de 17-V-29)

Ilmo, Sr. : Próximo el establecimiento de servicios aéreos nacionales a que se refieren los Reales decretos de 9 de enero y 31 de diciembre de 1928, es llegado el momento de autorizar a la Dirección general de Comunicaciones para determinar la fecha en que debe empezarse a cobrar el importe de las sobretasas, independientemente del de franqueo, aplicables a la correspondencia transportada por los servicios mencionados, así como para la adopción de las medidas conducentes a la perfecta regularización y desenvolvimiento del servicio postal aéreo.

En su consecuencia.

S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer que se autorice a la Dirección general de Comunicaciones para que determine la fecha en que debe dar comienzo la percepción de las sobretasas que, independientemente del franqueo, deben aplicarse a la correspondencia del interior del Reino que circule por vía aérea, cuya cuantía está fijada en el apartado h) del art. 2.º del Real decreto de 31 de diciembre de 1928, así como para dictar las instrucciones a que deban ajustarse aquellos servicios para su regular y perfecto perfeccionamiento, y, en general, para que adopte cuantas medidas sean precisas en cumplimiento de las facultades y medios que en relación con el servicio postal aéreo le confieren las soberanas disposiciones mencionadas en el preámbulo de esta Real orden.

Lo que de Real orden comunico a V. I. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 8 de mayo de 1929.—**Martinez Anido.**

Señor Director general de Comunicaciones.

(D. O. núm. 1.499 de 15-X-29)

INSTRUCCIONES

En virtud de las facultades que me confiere la Real orden de 8 de

mayo del corriente año núm. 590, publicada en la « Gaceta de Madrid » de 15 del mismo mes, he tenido a bien disponer :

1.º Que el servicio de transporte de correspondencia nacional por vía aérea en el territorio español dé comienzo en las líneas de Madrid a Barcelona y de Madrid a Sevilla, ya en funcionamiento el día 21 del actual, a cargo de la Compañía concesionaria C. L. A. S. S. A.

2.º Que en las Oficinas del Correo Central y principales de Barcelona y Sevilla se admita a la circulación por vía aérea la correspondencia epistolar y oficial y giros postales nominativos destinados a los puntos citados o que se utilicen como tránsito de las mismas para su curso ulterior mediante el abono del sobreporte determinado por el Real decreto de 31 de diciembre de 1928, o sea el equivalente al 100 por 100 de la tarifa correspondiente, sea cual fuere el recorrido que efectúe.

3.º Que el servicio de que se trata se ajuste a las instrucciones insertas a continuación, sin perjuicio de las que en lo sucesivo se adopten a medida que lo requiera su funcionamiento y desarrollo.

4.º Que se considere exceptuado de la aplicación de estas Instrucciones el servicio de transporte aéreo de correspondencia entre Sevilla y Larache, cuya explotación actual se rige por normas especialmente determinadas en contrato de fecha anterior a la del Real decreto de 31 de diciembre de 1928 y a reserva de las resoluciones que puedan tomarse cuando termine la vigencia del expresado contrato.

Madrid, 10 de octubre de 1929.—El Director general, **Tafur**.

Señores Administradores principales, centrales y subalternos de Correos del Reino.

INSTRUCCIONES PARA LA ADMISIÓN, CURSO Y ENTREGA DE LA CORRESPONDENCIA NACIONAL QUE HA DE SER TRANSPORTADA POR AVIÓN

1.ª—Objetos admitidos a la circulación por vía aérea

Se admitirán, dentro de las condiciones generales establecidas para cada clase de correspondencia en las disposiciones vigentes y las particulares que se especifican en estas Instrucciones, cartas, tarjetas postales sencillas y dobles y giros postales. Las dos primeras clases de envíos podrán admitirse también con el carácter de « certificado »,

La Dirección general de Comunicaciones se reserva la facultad de hacer extensiva a otras clases de correspondencia su admisión, para ser transportada por vía aérea, cuando los medios y conveniencias del servicio así lo permitan y aconsejen.

2.^a—Recepción

a) *Cartas y tarjetas postales con carácter ordinario.*—Las cartas y tarjetas postales con carácter ordinario se admitirán a mano en las Oficinas previamente autorizadas para este servicio, sin que tal requisito implique expedición de resguardo alguno ni la aceptación de reclamaciones en sentido de indemnización.

b) *Cartas y tarjetas postales con carácter « certificado » y giros postales.*—Se admitirán en las mismas ventanillas destinadas en la actualidad a los respectivos servicios. Para los efectos de reclamaciones e indemnizaciones regirán las disposiciones vigentes.

La correspondencia destinada a circular por avión que se deposite en los buzones y reúna las condiciones exigidas para aquel curso, será separada del resto de la correspondencia tan pronto las Oficinas de Correos adviertan su presencia, y, después de estampar en su anverso un sello con la indicación de « Aparecida en el buzón », será cursada por la expedición aérea o terrestre que antes la haga llegar a su destino.

La correspondencia hallada en los buzones que aún llevando la indicación especial « Por vía aérea » no reúna todas las condiciones a que deben ajustarse esta clase de envío, será considerada como correspondencia de curso ordinario. En la cubierta de estos objetos se estampará un sello con la indicación de « Insuficiente para vía aérea ».

Las Administraciones autorizadas para el servicio de admisión, comprobarán en el acto de recibirla si la correspondencia destinada a circular por avión reúne las condiciones exigidas, y, en caso afirmativo, sellarán el anverso del objeto, de modo claro y visible, con la indicación de « Por vía aérea ».

Si se trata de certificados o de giros postales, se hará, además, esta misma estampación en los respectivos resguardos que se entregan al imponente.

En general, la autorización para admitir correspondencia de manos del público queda exclusivamente limitada a los funcionarios postales, sin que en ningún caso puedan admitirla los agentes o personal empleado en las Compañías de aviación concesionarias de los servicios postales aéreos.

3.^a—Curso de esta correspondencia

Las Oficinas de Correos envasarán la correspondencia en la forma que se procede en el servicio terrestre. Es decir, la ordinaria en sacas debidamente precintadas y rotuladas con etiquetas, en las que figurará el sello de fechas de la Oficina de origen y la indicación de « Correspondencia ordinaria », « De... (punto de origen) », « A... (punto de destino) », y la correspondencia certificada en sacas-despachos precintados e incluidas en ellos las respectivas hojas de ruta, según las prescripciones en vigor. Dentro de estos despachos se incluirán también en sobres cerrados y con la indicación de « Giros postales » las libranzas de giros destinadas a circular por avión.

Tanto en el etiquetaje de las sacas y despachos, cuanto en los sobres destinados a este servicio y, en general, en todos los medios de envase que se utilicen, habrá de destacar con caracteres bien visibles la indicación distintiva de « Vía aérea ».

Las respectivas Compañías concesionarias de los servicios postales de aviación designarán los agentes que en nombre y representación de dichas Empresas hayan de recibir y entregar en las Oficinas de Correos las expediciones postales destinadas a circular por avión, previo el cumplimiento de las formalidades establecidas para el servicio.

No obstante esta autorización, las Empresas concesionarias serán siempre las que directamente asuman ante la Administración las responsabilidades que puedan surgir de las incidencias del servicio.

Si por causa de fuerza mayor los aviones hubieran de aterrizar en punto distinto al oficialmente señalado como de escala o destino, deberá el piloto enviar inmediato aviso a la Oficina de Correos más próxima, cuyo Encargado se personará sin pérdida de tiempo en el lugar del aterrizaje, y, de acuerdo con los informes que aquél le facilite, ultimaré la conveniencia de hacerse cargo de la expedición para su curso por la vía terrestre más rápida o decidirá su continuación por la aérea, según que el tiempo de inactividad del aparato aconseje una u otra resolución.

De no existir posibilidad de ponerse en contacto con Oficina de Correos, podrán hacerse cargo de la expedición para su custodia y posterior entrega a la Oficina postal más inmediata, la Guardia civil o autoridades gubernativas que se personen en el lugar del accidente.

Los funcionarios de Correos que intervinieren en estas incidencias, darán directamente cuenta de ellas por telégrafo y con detalle al Negociado segundo, Sección primera de la Dirección general de Comunicaciones, sin perjuicio de comunicar también el hecho a su Principal respectiva.

4.^a—Entrega de la correspondencia

A la llegada de un aparato a los puntos de escala o al de término, se procederá, sin dilación alguna por agentes de la Empresa encargados para este servicio, a la entrega, en las respectivas Oficinas postales, de la expedición transportada. Los funcionarios de Correos comprobarán en el acto de hacerse cargo de ella el peso y número de objetos que la componen, y suscribirán su conformidad, si ha lugar, en la documentación destinada al efecto. En caso de disconformidad se procederá a levantar la correspondiente acta en forma análoga a la que actualmente se observa en las entregas de correspondencia certificada.

Las Administraciones de Correos receptoras considerarán a las expediciones transportadas por avión como correspondencia urgente y le imprimirán este carácter para todos los efectos de rápida manipulación, reparto, etc. (1)

5.^a—Franqueo y sobretasa

La tarifa de franqueo aplicable a la correspondencia, según su clase, peso y destino, será la que le corresponda con arreglo a la que esté en vigor para la correspondencia en general. Además de este franqueo, y como derecho a satisfacer a priori por el remitente en sellos de Correos especiales adheridos al objeto, se aplicará a la correspondencia que haya de circular por vía aérea una sobretasa equivalente al 100 por 100 del importe normal del franqueo, cualquiera que sea el destino de los envíos postales.

La validez de este derecho de sobretasa alcanza solamente al recorrido entre el punto de origen y el de destino señalado en el objeto por una sola vez y, por tanto, para los efectos de devolución o reexpedición por vía aérea será preciso el abono de otra sobretasa, cuyo importe será igual al que correspondería al franqueo del objeto por el nuevo recorrido. De no cumplirse este requisito, quedarán los objetos sometidos a las condiciones estatuidas para la devolución o reexpedición de la correspondencia en general.

Los giros postales abonarán, además de los derechos que por todos conceptos les son aplicables actualmente, una sobretasa invariable de 0,10 pesetas, cualquiera que sea el importe y destino de la cantidad girada. El sello representativo de este valor se adherirá a la libranza.

(1) Téngase en cuenta lo que a este respecto se dispone para la correspondencia cursada por la línea Sevilla-Larache.

Quedan igualmente sujetos a las formalidades especificadas en el párrafo anterior, a los efectos de devolución o reexpedición.

6.^a—Sellos especiales de sobretasa

Al objeto de dar facilidades a las operaciones de contabilidad entre la Administración de Correos y las Compañías concesionarias de transporte aéreo de correspondencia, se creará un sello de sobretasa exclusivamente destinado a este servicio y de validez nula para otro alguno. Estos sellos, al igual que los de franqueo, se adherirán en el anverso de los objetos.

7.^a—Contabilidad y estadística de los objetos transportados por avión.

Las Oficinas de Correos de donde arranque una expedición aérea, la dotarán de un boletín (modelo S. A., núm. 1), en el que, entre otros datos que se indican en el impreso, harán constar el peso de la correspondencia que la constituya, y lo sellarán con el de fechas. Un duplicado de este boletín quedará en la Oficina de origen después de recoger en él la conformidad del agente que se haya hecho cargo de la expedición. En el boletín original, o sea en el que acompaña a la expedición, estampará la Oficina de destino su sello de horas y fechas y su conformidad, si ha lugar, previas las operaciones de comprobación necesarias, y quedará en poder del agente para que en su día sirva de comprobante a las cuentas que las respectivas Compañías hayan de rendir a la Administración.

Las Oficinas postales de origen de una expedición, entendiéndose como tales los puntos de donde arranque el servicio ascendente o descendente, resumirán los boletines número 1 en carpetas (modelo S. A., número 2), en las que se detallarán y totalizarán los boletines que correspondan a la mensualidad a que se refiera la cuenta. Estas carpetas, acompañadas de aquellos boletines y de una certificación expedida por el Interventor de la Oficina respectiva y visada por su Administrador principal, serán enviadas a este Centro directivo, Sección primera, Negociado segundo.

Las Compañías concesionarias de servicios postales aéreos rendirán también al mismo Negociado y por mensualidades vencidas sus respectivas cuentas, que justificarán con los boletines de expedición número 1, en que las Oficinas de destino estamparon su conformidad.

8.^a—« Vayas »

Las Oficinas de Correos de donde arranque una expedición, proveerán al encargado de su transporte del documento « Vaya » (modelo S. A., número 3), al objeto de investirle de las garantías y facilidades inherentes al servicio postal.

Este documento lo recogerán y archivarán las Oficinas de destino después de llenar en él las indicaciones correspondientes.

9.^a—Contabilidad por sellos de sobretasa

La Dirección general de Comunicaciones englobará la contabilidad aplicable a los sellos de sobretasa con la de los demás de franqueo.

Correrán a cargo de la Asociación Benéfica de Correos las operaciones relativas a los pedidos y distribución de aquellos sellos entre las Oficinas postales autorizadas para su venta, las cuales harán sus pedidos y rendirán sus cuentas en forma análoga a la observada con los demás sellos de franqueo.

10.—Contabilidad entre la Administración de Correos y las Compañías concesionarias del transporte del correo por vía aérea.

Rendirán sus cuentas las Compañías interesadas, al Negociado segundo, Sección primera de esta Dirección general, por mensualidades vencidas, entregándolas a mano en el Registro de la expresada Dirección o en el de la Principal respectiva.

Serán justificantes de estas cuentas y base para su formación los boletines originales (modelo S. A., número 1) que han acompañado a cada expedición y en los que debe constar, según se determina en la Instrucción 7.^a, la conformidad de la Oficina de destino y su sello de fechas y horas.

Estos boletines los relacionarán detalladamente y resumirán las respectivas Compañías en un estado comprensivo de todos ellos.

El total de peso se redondeará en kilogramos y a favor de las Empresas, si resultara fracción superior a 500 gramos.

El tipo de percepción que ha de servir a las Compañías como base para formar sus cuentas, es el de 7 pesetas por kilogramo de correspondencia transportada, no haciéndose constar para estos efectos de conta-

bilidad el peso de la correspondencia oficial que no exceda de 10 kilogramos, ya que, según el párrafo segundo, apartado *h)* del Real decreto de 31 de diciembre de 1928, las Empresas quedan obligadas a la conducción gratuita de 10 kilogramos de correspondencia oficial.

Si son más de una las entidades que hayan intervenido en el transporte en el interior del Reino para el recorrido entre el punto de origen y el de destino fijado en la cubierta de los envíos, habrán de repartirse dicha cantidad entre ellas, proporcionalmente a las distancias recorridas por cada una.

La rendición de cuentas en este caso de pluralidad de Empresas con derecho a percepción, correrá a cargo de una sola de ellas, debidamente autorizada por las demás, para representarlas ante la Administración de Correos a los efectos de dicha rendición de cuentas para hacer efectivo el importe de ellas.

El Negociado de Ambulantes y Ferrocarriles comparará los datos suministrados por las Oficinas de Correos con los detallados en las cuentas presentadas por las Compañías concesionarias, y, habida conformidad entre ellos, los pasará al Negociado Central de Contabilidad, el que a su vez, previa la aprobación de la Superioridad, expedirá la oportuna orden para que pueda hacerse efectivo su importe en las Oficinas de Hacienda correspondientes.

En caso de disparidad entre los datos de la Administración y los de las Compañías o de no conformidad en la exactitud de las cuentas, la Dirección general devolverá a la entidad de que proceda la documentación en que radique el error para que sea debidamente rectificadas. No son admisibles enmiendas, raspaduras ni interlineados.

11.—Sanciones

Las faltas en que incurran las Compañías concesionarias del transporte del correo por vía aérea, se depurarán mediante expediente que instruirá la Dirección general de Comunicaciones.

Si del resultado de estas diligencias se desprendiese responsabilidad sancionable con la imposición de multas, se procederá reglamentariamente para hacerlas efectivas, dando cuenta de ello a la Dirección general de Navegación y Tráfico Aéreo.

Madrid, 10 de octubre de 1929.—El Director general, **Tafur.**

Red de líneas aéreas ⁽¹⁾

Líneas de Madrid a Barcelona y de Madrid a Sevilla

CIRCULAR

(D. O. núm. 1.499 de 15-X-29)

Para dar cumplimiento a lo dispuesto en la orden e Instrucciones de fecha 10 de octubre de 1929, relativas al transporte del correo nacional por vía aérea, las Oficinas postales a que afecta este servicio habrán de tener en cuenta las disposiciones siguientes :

1.^a Correrá a cargo de la Compañía concesionaria C. L. A. S., S. A. (Líneas aéreas subvencionadas) la prestación del servicio Madrid-Barcelona y Madrid-Sevilla.

2.^a Para los efectos de la sobretasa, y hasta nueva orden, se utilizarán los actuales sellos con la sobrecarga de « Correo aéreo », y, en su defecto, los corrientes de franqueo necesarios a cubrir el importe de dicha sobretasa.

3.^a Interín se provea a las Oficinas de Correos de los impresos especiales para el servicio de aviación, podrán utilizar los empleados actualmente.

4.^a El horario a que deberá de ajustarse el servicio será el siguiente:

Servicio diario de Madrid-Sevilla

Ida

Salida de Madrid, a las 13.

Llegada a Sevilla, a las 15,30.

Regreso

Salida de Sevilla, a las 9.

Llegada a Madrid, a las 11,30.

(1) Bajo este epígrafe incluimos algunas líneas que no llegaron a funcionar, y otras que funcionaron por breve tiempo. Lo hacemos así porque son datos que han de interesar a los investigadores del origen del Correo aéreo en nuestro país. Al mismo tiempo están incluidas aquellas otras en proyecto de carácter internacional, que irán a cargo de compañías nacionales.

Servicio diario Madrid-Barcelona

Ida

Salida de Madrid, a las 12,30.

Llegada a Barcelona, a las 15,50.

Regreso

Salida de Barcelona, a las 9.

Llegada a Madrid, a las 12,20.

5.^a Los Administradores de Correos adoptarán por su parte cuantas medidas crean convenientes para la mayor perfección y regularidad en el funcionamiento del servicio de que se trata.

Madrid, 11 de octubre de 1929.—El Director general, **Tafur**.

Señores Administradores de Correos.

Línea Barcelona-Alicante-Málaga-Tánger

El servicio postal aéreo Barcelona-Alicante-Málaga-Tánger, establecido en España en virtud del contrato firmado en 1920 con la Sociedad de líneas aéreas « Latecoere » (hoy « Compagnie Générale Aéropostale »), sólo presta actualmente, servicio internacional, de acuerdo con el Convenio Hispano-francés para el establecimiento y servicio general de líneas aéreas españolas y francesas entre Francia y España, y entre estos dos países y Europa y Africa.

En lo que se refiere al servicio interior, publíquense a continuación las disposiciones oficiales que afectan a la implantación de esta línea que fracasó por diversas causas. (1)

En el aspecto internacional esta línea está incluida en el itinerario Marsella-Casablanca, y en los epígrafes Instrucciones para la admisión, curso y entrega de la correspondencia-avión del servicio internacional y Convenio Hispano-francés, se encontrará todo lo relacionado con dicho servicio.

(1) Fueron las principales : defectuoso contrato ; escaso servicio de la línea debido al crecimiento sobreporte aéreo.

Ministerio de la Gobernación

REAL DECRETO

(B. O. núm. 361 de 31 = XII = 19)

A propuesta del Ministro de la Gobernación, previo informe del Consejo de Estado y con el parecer de Mi Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente :

Con arreglo al artículo 55 de la ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda pública, se autoriza al Ministro de la Gobernación, y en su nombre al Director general de Correos y Telégrafos, para contratar directamente con la Casa francesa Latecoere el transporte de correspondencia por vía aérea entre Barcelona, Alicante y Málaga y entre esta última y Tánger, en las condiciones aprobadas por el Consejo de Ministros.

Dado en Palacio a treinta de diciembre de mil novecientos diez y nueve.—ALFONSO.—El Ministro de la Gobernación, **Joaquín Fernández Prida**.

Servicios de conducción a los aeródromos

CIRCULAR

(B. O. núm. 371 de 1=IV=20)

Dirección general de Correos y Telégrafos.—Correos.—1.^a División.—Negociado 2.^o—En cumplimiento, y como consecuencia de los Reales decretos de 17 de octubre de 1919 (1) y de 30 de diciembre del mismo año (2), disponiendo respectivamente el establecimiento y contratación de los servicios postales aéreos en el territorio nacional como medio de dar el impulso adecuado a las necesidades modernas desde el punto de vista del correo español, se ha dispuesto por Real orden de esta fecha se establezcan las siguientes conducciones del correo en automóvil :

1.^a De la Administración principal de Barcelona al Aeródromo de Prat de Llobregat (17 kilómetros).

2.^a De la Administración principal de Alicante al Aeródromo de la misma capital (7 kilómetros), situado en terrenos de la Sociedad del Tiro Nacional, y

(1) Página 8.

(2) Página 13.

3.^a De la Administración principal de Correos de Málaga al Aeródromo de la misma capital (9 kilómetros), situado en el sitio denominado « El Rompedizo ».

Estas tres conducciones del correo en automóvil vendrán obligadas a efectuar diariamente cuantas expediciones sean necesarias entre los puntos indicados, y habrán de contratarse por el tipo global de 60.000 pesetas anuales.

Asimismo se dispone también que el expresado servicio se contrate con carácter provisional con la Sociedad de Líneas aéreas « Latacoére », domiciliada en Madrid, la cual no sólo habrá de efectuar el total servicio a que se refiere la presente Real orden, sino que también estará obligada a facilitar los locales indispensables en cada uno de los aeródromos citados que sean precisos para el servicio postal, sin que por esta concesión tenga derecho al aumento del tipo de contratación fijado.

Lo que comunico a V. S. para los efectos oportunos y para su inserción en el *Boletín Oficial de Correos*:

Dios guarde a V. S. muchos años.

Madrid, 25 de marzo de 1920.—El Subdirector general. **G. Capdevila.**

HORARIO (1)

SERVICIO DIARIO

Marsella	— 4'30 horas	Casablanca	— 4'30 horas
Toulouse	— 5'30 »	Rabat	— 5'— »
Barcelona	— 7'15 »	Tánger	— 6'10 »
Alicante	— 10'— »	Málaga	— 7'30 »
Málaga	— 12'— »	Alicante	— 9'30 »
Tánger	— 13'20 »	Barcelona	— 12'15 »
Rabat	— 14'30 »	Toulouse	— 14'30 »
Casablanca	— 15'— »	Marsella	— 15'— »

Línea de Sevilla-Larache

El establecimiento del servicio Sevilla-Larache tuvo lugar en virtud de R. D. de 5 de julio de 1920. En el mismo decreto se autorizó la ampliación de esta línea con otra expedición de Sevilla a Tetuán, entre Barcelona y Palma de Mallorca y entre Málaga y Melilla.

(1) Datos facilitados por la « Compagnie Générale Aéropostale ».

De estos servicios sólo ha sobrevivido el de Sevilla-Larache (1), desenvolviéndose en circunstancias especiales, a las que no tienen aplicación las instrucciones para el servicio aéreo nacional. Por consiguiente ha de tenerse muy en cuenta la especialidad de este servicio. En las disposiciones que publicamos a continuación, dejamos registrado todo cuanto se ha legislado respecto de los servicios mencionados, así como aquellos otros datos que consideramos pueden ser objeto de consulta en este Manual.

Línea de Sevilla a Larache

Bases para el establecimiento de esta línea y de las de Barcelona a Palma de Mallorca y de Málaga a Melilla

REAL DECRETO

(B. O. núm. 381 de 10-VII-20)

A propuesta del Ministro de la Gobernación y con el parecer de Mi Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente :

ARTÍCULO 1.º Se establecen las líneas postales aéreas entre Sevilla y Larache, que cuando los créditos lo permitan se ampliarán con otra expedición de Sevilla a Tetuán. entre Barcelona y Palma de Mallorca y entre Málaga y Melilla, con el objeto del transporte de la correspondencia entre dichos puntos y el cumplimiento de cualquier otra misión que el Gobierno le confíe y sea compatible con ésta.

ART. 2.º Para el cumplimiento de otros altos fines nacionales compatibles con el Correo, estas líneas postales aéreas se considerarán unidas a las demás del servicio del Estado que se creen, y en este sentido y sin que se produzca perturbación en su servicio postal propio, se considerarán afectas a las bases aéreas dependientes de la aeronáutica militar creadas por Real decreto de 17 de marzo del presente año.

ART. 3.º Por su situación en la Zona polémica y por su carácter postal militar, la concesión de estas líneas postales ha de ser precisamente a una Empresa o entidad española.

ART. 4.º Los elementos de la línea postal aérea de Sevilla a Larache, serán :

a) Una expedición diaria en viaje redondo de Sevilla a Larache, enlazada con el expreso de Madrid por aviones que reúnan una velocidad

(1) Está a cargo de la « Compañía Española de Tráfico aéreo ».

media de 200 kilómetros a la hora y una carga útil para el correo de 300 kilogramos.

b) Dos aerostaciones principales en Sevilla y Larache, con Estafeta, hangares y otras dependencias técnicas que señalará la Dirección general de Correos de acuerdo con la aeronáutica militar.

Autorización para contrato de un « hangar » y taller accesorio en Sevilla.

REAL DECRETO

(B. O. núm. 446 de 15-VII-22)

A propuesta del Ministro de la Gobernación, previo informe del Consejo de Estado, y de acuerdo con Mi Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente :

ARTÍCULO ÚNICO. Se autoriza al Ministro de la Gobernación, y en su nombre al Director de Correos y Telégrafos, para la contratación entre Casas constructoras españolas, mediante concurso, de un « hangar » y taller accesorio para la Estación postal aérea de Sevilla, por una suma que no exceda de 300.000 pesetas y bajo el pliego de condiciones redactado por la Jefatura de los Servicios postales aéreos.

Dado en Palacio a veinte y siete de junio de mil novecientos veintidos.—ALFONSO.—El Ministro de la Gobernación, **Vicente de Piniés**.

c) Dos campos con servidumbre de aterrizaje en Lebrija y Vejer de la Frontera, como refugio a las aeronaves postales en caso de avería.

d) Una comunicación rápida por automóvil o motocicleta entre las aerostaciones de Sevilla y de Larache y sus respectivas Administraciones principales de Correos.

e) El material de aviación compuesto de diez aviones y un 50 por 100 de motores, más el de recambio que corresponde a este número de aparatos.

f) La disponibilidad, por quien ejecute el servicio, de una fábrica de aeroplanos o taller completo de reparaciones de los mismos y de sus motores.

Línea de Barcelona a Palma de Mallorca

ART. 5.º Los elementos de la línea postal aeromarítima de Barcelona a Palma de Mallorca, serán :

a) Una expedición diaria en viaje redondo entre los puertos de Barcelona y Palma de Mallorca por hidroavión de flotador central, con una velocidad media de 170 kilómetros a la hora y carga útil para el correo de 300 kilogramos.

b) Dos aerostaciones en los mencionados puertos de Barcelona y Palma de Mallorca con Oficina de Correos y hangares y otras dependencias técnicas que señalará la Dirección general de Correos y Telégrafos de acuerdo con la de la aeronáutica militar.

c) Una comunicación por automóvil o motocicleta entre las respectivas aerostaciones y sus Administraciones principales de Correos.

d) Material de aviación, compuesto de seis aparatos y otros tantos motores, y el de recambio correspondiente a este número de aparatos.

e) La disponibilidad por quien ejecute el servicio de una fábrica de aeroplanos o taller completo de reparaciones de los mismos y de sus motores.

(B. O. núm. 482 de 30-I-24)

Suspendido el servicio postal aéreo en la línea de Barcelona a Palma de Mallorca desde el 25 de agosto de 1922 y rescindido el contrato celebrado entre la Administración y la Compañía Aeromarítima Mallorquina, concesionaria de este servicio, por Real orden de 16 del actual se advierte a todas las Administraciones de Correos que no deberán admitir correspondencia con sobretasa aérea para aquella línea.

Línea de Málaga a Melilla (1)

ART. 6.º Los elementos de la línea postal aeromarítima de Málaga a Melilla, serán :

a) Una expedición diaria en viaje redondo entre los puertos de Málaga y en el lugar designado en Melilla, por la aeronáutica militar, por

(1) La línea de Málaga a Melilla no llegó a establecerse, y en nuestra legislación no existen otros datos sobre esta línea que los contenidos en este Decreto.

hidroavión de flotador central, con una velocidad media de 170 kilómetros a la hora y carga útil para el correo de 300 kilogramos.

b) Dos aerostaciones en los mencionados puertos de Málaga y Melilla con Oficina de Correos y hangares, y otras dependencias técnicas, que señalará la Dirección general de Correos y Telégrafos de acuerdo con la aeronáutica militar.

c) Una comunicación por automóvil o motocicleta entre las respectivas aerostaciones y sus Administraciones principales de Correos.

d) Material de aviación, compuesto de seis aparatos y otros tantos motores, y el de recambio correspondiente a este número de aparatos.

e) La disponibilidad por quien ejecute el servicio de una fábrica de aeroplanos o un taller completo de reparación de los mismos y de sus motores.

ART. 7.º Queda autorizado el Ministro de la Gobernación, y en su nombre el Director general de Correos y Telégrafos, para sacar a pública licitación todos o parte de estos servicios.

ART. 8.º Las empresas o entidades que concurran a esta licitación, tendrán que solicitar anticipadamente del Ministro de Fomento la oportuna concesión.

Dado en Palacio a cinco de julio de mil novecientos veinte.—ALFONSO.—El Ministro de la Gobernación, **Francisco Bergamín**.

Instrucciones para el servicio de Sevilla a Larache

CIRCULAR

(B. O. núm. 426 de 10-X-21)

Dirección general de Correos y Telégrafos.—Correos.—2.ª División.—Negociado 16.º.—Circular 204.—Debiendo comenzar en el próximo mes de octubre en el día que se designe definitivamente el servicio de la línea posial aérea de Sevilla a Larache, para asegurar el éxito del mismo las Oficinas de Correos interesadas se atenderán a las instrucciones siguientes, contenidas en el Reglamento para el Servicio Postal Aéreo, aprobado por Real orden de 26 de febrero de 1920: (1)

1.ª Serán admitidos a la circulación por este servicio todos los objetos de correspondencia ordinaria y los giros postales, exceptuándose de este transporte los valores, certificados y paquetes postales. El límite de peso de la correspondencia por vía aérea no puede exceder de 500 gramos por cada objeto.

(1) Ver página 13.

Esta correspondencia pagará además de los derechos de franqueo que le corresponde, según su clase, un sobreporte aéreo de 50 céntimos por cada 20 gramos o fracción, no admitiéndose en el total del franqueo fracciones menores de cinco céntimos.

Tipos de sobretasa

REAL DECRETO

(B. O. núm. 482 de 30-I-24)

EXPOSICIÓN

Señor : El Real decreto de 17 de octubre de 1919, por el cual quedó autorizado el Ministerio de la Gobernación para la implantación de los Servicios Postales Aéreos, al fijar las clases de correspondencia que podían circular por las líneas que se estableciesen, determinó también las condiciones que aquella había de reunir, el carácter de urgencia que había de dársele a los efectos de su reparto a domicilio y el recargo que, independientemente del franqueo, los expedidores tenían que satisfacer por sus envíos, en concepto de porte especial o sobretasa que al Tesoro pudiera compensar del sacrificio que realizaba para atender al sostenimiento de este moderno y costoso medio de transporte.

La realidad, sin embargo, ha venido a defraudar las esperanzas que se concibieron al crearse estos servicios, toda vez que, a pesar del tiempo transcurrido desde la implantación de las líneas hoy en curso, el movimiento postal en ellas viene siendo tan reducido, que bien pudiera creerse que para el público en general ha pasado inadvertido su funcionamiento. Y aunque a muy diversas causas deba atribuirse el escaso éxito obtenido, no ofrece duda alguna de que la primordial de todas lo ha sido la razón económica. Poco habituado el expedidor español al pago de derechos extraordinarios, se ha retraído de utilizar este rápido elemento de transporte, malogrando con su abstención los esfuerzos y sacrificios realizados en pro de una reforma llevada a la práctica con el anhelo de contribuir al desarrollo de una

de las manifestaciones más prepotentes de los avances científicos de nuestro tiempo.

Se ve, pues, que con el mantenimiento del régimen actual ni obtiene beneficio alguno la Administración, que ineludiblemente ha de pagar a las Compañías concesionarias cantidades de consideración en cumplimiento de los compromisos contraídos, ni las Oficinas de Correos pueden utilizar los servicios contratados para el envío de más correspondencia que aquella por la cual se han satisfecho previamente los derechos de sobretasa, aun cuando por interrupción de las líneas terrestres hayan de demorar el curso de expediciones importantes en regiones donde son simultáneas con las aéreas, y aunque, como con frecuencia ocurre, en una de las rutas aeropostales establecidas, se trata de objetos consignados a las fuerzas de nuestro Ejército en Marruecos, acreedoras de las mayores ventajas que en todos los órdenes sea posible proporcionarles.

Para remediar el mal que esto produce y obtener, por tanto, si no la remuneración que en principio se pretendió, sí al menos alguna utilidad de los dispendios que se realizan, será preciso facultar al Ministerio de la Gobernación para mantener donde lo crea conveniente, reducir o suprimir el derecho de porte especial o sobretasa que hoy grava los envíos postales que han de conducirse por el servicio aéreo, lo mismo en las líneas establecidas que en las que en lo sucesivo se establezcan, aunque limitando, por el pronto, la reforma a la correspondencia epistolar y oficial exclusivamente, sin perjuicio de hacer extensiva más adelante esta ventaja a otra clase de envíos, pues, si bien fuere deseo de la Administración confiar a tal servicio en igual condiciones toda la correspondencia, sin restricción alguna, la realidad impone determinadas limitaciones en cuanto a peso y calidad, dada la capacidad actual de los aparatos y la carga en ellos reservable para el correo, con sujeción a condiciones estipuladas en algunos contratos ya celebrados.

Estos razonamientos han determinado al Jefe del Gobierno que suscribe a someter a V. M. el siguiente proyecto de Decreto.

Madrid, 18 de enero de 1923.—Señor : A. L. R. P. de V. M., **Miguel Primo de Rivera y Orbaneja.**

REAL DECRETO

A propuesta del Jefe del Gobierno, Presidente del Directorio Militar, y de acuerdo con éste,

Vengo en decretar lo siguiente :

ARTÍCULO ÚNICO. Queda autorizado el Ministerio de la Gobernación para mantener, modificar y hasta suprimir, cuando así lo estime oportuno, los tipos de sobretasa que en la actualidad gravan la correspondencia de carácter epistolar y oficial que circule por vía aérea, previa la fijación en cada caso del peso máximo que puedan alcanzar unos y otros envíos, en las líneas hoy en curso o que en lo sucesivo se establezcan, entendiéndose que la facultad que se confiere en virtud de esta disposición podrá hacerse extensiva a otra clase de objetos postales, si más adelante se considerase necesario.

Dado en Palacio a 18 de enero de 1924.—ALFONSO.—El Presidente del Directorio Militar, **Miguel Primo de Rivera y Orbaneja.**

Supresión de la sobretasa para la correspondencia epistolar y oficial

(B. O. núm. 484 de 29-II-24)

Con fecha 31 de enero último se ha dictado la Real orden siguiente :

« Ilmo. Sr. : En virtud de la autorización concedida a este Ministerio por Real decreto de 18 del actual, S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido a bien disponer quede suprimida a partir del 15 de febrero próximo la sobretasa de 0'50 pesetas por cada 20 gramos o fracción y objeto que grava en la actualidad la correspondencia

destinada a circular por vía aérea entre Sevilla y Larache, entendiéndose que esta supresión sólo alcanzará por ahora a la correspondencia puramente epistolar y oficial que no exceda de 500 gramos por objeto, quedando subsistente la aludida sobretasa para los envíos que excedan del peso señalado y para las demás clases de correspondencia. Asimismo se ha servido disponer que se faculte a V. S. para dictar las disposiciones conducentes al cumplimiento de esta soberana disposición.»

Aclaraciones con motivo de la supresión de la sobretasa

CIRCULAR

(B. O. núm. 486, de 30-III-24)

Para resolver las dudas que se han suscitado y evitar otras que en lo sucesivo pudieran surgir con motivo de la supresión de la sobretasa que venía gravando la correspondencia epistolar y oficial destinada a circular por la línea aérea de Sevilla a Larache, he tenido a bien disponer en virtud de las facultades que me confiere la Real orden de 31 de enero último :

1.º La correspondencia epistolar y oficial a que alcanza los beneficios de la Real orden expresada, circulará por las Oficinas de Correos de la Península y será distribuida por las de destino en igual forma y a las mismas horas que el resto de la correspondencia en general, con excepción de aquélla a que los expedidores hubieren adherido, además del franqueo que según su clase a cada objeto corresponda, el derecho especial de urgencia que determina el Real decreto de 25 de mayo de 1905.

2.º Los restantes envíos autorizados para el transporte por vía aérea, a los cuales no alcanza la exención del referido gravamen, seguirán circulando con iguales privilegios que antes de la supresión disfrutaban y deberán distribuirse con arreglo a lo establecido por el

Real decreto de 17 de octubre de 1919 y Reglamento de ejecución de 26 de febrero de 1920, y

3.º La supresión de la expresada sobretasa en modo alguno puede referirse a la correspondencia con valores o simplemente certificada, puesto que ésta se halla determinadamente excluída del transporte por vía aérea y la Real orden de 31 de enero último no modifica en tal aspecto los términos del mencionado Real decreto de 17 de octubre de 1919 ni su correspondiente Reglamento de ejecución anteriormente citados.

Lo que se pone en conocimiento de las Oficinas del Ramo a los efectos correspondientes.

Madrid, 1 de marzo de 1924.—El Director general,
José Tafur.

Correspondencia epistolar y oficial para Alcazarquivir y Arcila

CIRCULAR

(B. O. núm. 486 de 30-III-24)

En virtud de las facultades que me confiere la Real orden de 31 de enero último, he tenido a bien disponer :

1.º Que la correspondencia epistolar y oficial cuyo peso no exceda de 500 gramos, destinada a Alcazarquivir y Arcila, sea conducida por vía aérea, utilizando la línea aeropostal de Sevilla a Larache, y

2.º Que a tal efecto toda la que reúna dichas condiciones sea concentrada en Sevilla, a cuyo punto deberá ser remitida, utilizando la expedición de expreso descendente de Andalucía, en unión de la consignada a Larache, en sacas directas, con la indicación de « Sevilla-Avión », para que esta Principal refunda los envíos y forme los despachos directos.

Madrid, 11 de marzo de 1924.—El Director general,
P. E. Castañón.

El franqueo de estos objetos se hará por medio de los sellos especiales que se elaborarán para ello, y por ahora con los de la emisión provisional con la sobrecarga « Correo Aéreo ».

Para el Correo Aéreo no se admitirán en franquicia más que los documentos del servicio de Correos.

En las Oficinas del Correo Central, Sevilla y Larache, se recibirá esta correspondencia a mano en una reja especial y en las horas marcadas de antemano.

La correspondencia de esta clase depositada en los buzones ordinarios, se cursará igualmente por avión ; pero la Administración no es responsable de los retrasos que sufra por la pérdida de las expediciones aéreas.

En la dirección de todo objeto destinado a circular por esta línea se pondrá en la parte superior en forma muy clara la indicación Sevilla-Avión.

La correspondencia no franca o insuficientemente franqueada queda excluida totalmente del transporte por avión.

2.^a Formarán despachos cerrados con la correspondencia aérea solamente las Oficinas del Correo Central, Ambulantes de Andalucía y Málaga, Sevilla y Larache. Sin embargo, las demás Oficinas fijas o ambulantes que reúnan un paquete considerable de esta correspondencia deberán entregarlo por separado, y rotulado con las etiquetas azules engomadas y trepadas de « Correo Aéreo ».

Los despachos aéreos, perfectamente cerrados, se formarán con papel ligero o se encerrarán en sacas de poco peso, etiquetándolos con las especiales que se remitirán a las Oficinas del Correo Central, Ambulantes de Andalucía y Málaga, Sevilla y Larache.

Las Oficinas de Sevilla y Larache entregarán por medio de la Estafeta del aerodromo correspondiente, los despachos al piloto, mediante firma, con doble boletín de entrega suscrito por el Oficial y piloto que toman parte en la entrega. Además, cada expedición se despachará con un « Vaya » modelo especial, en que se harán las anotaciones que en él se indican. De los dos boletines de entrega, uno queda archivado en la Oficina de destino y otro lo guarda el piloto ; el primero será el justificante de la cuenta mensual que la Administración principal de Sevilla deberá formular al Centro directivo. La Oficina de Larache, al efecto, remitirá en los tres primeros días de cada mes a la de Sevilla todos los boletines de las expediciones recibidas allí en el mes anterior.

3.^o La correspondencia cursada por vía aérea gozará de la preferen-

cia para su reparto que establece el artículo 16 del Real decreto de 1919, y, por tanto, se distribuirá por los medios más rápidos y con el carácter de urgente a cualquiera hora del día y de la noche, no devengando derecho alguno de distribución, según dispone el artículo 12 del Reglamento del Servicio postal aéreo.

Restablecimiento del derecho de reparto de la correspondencia-avión procedente de Larache.

CIRCULAR

(D. O. núm. 86 de 10-IV-25)

Hasta el día 19 de enero de 1924 la correspondencia transportada por avión entre Sevilla y Larache, y viceversa estuvo afectada de una sobretasa especial que le imprimía cierto carácter de privilegio o urgente.

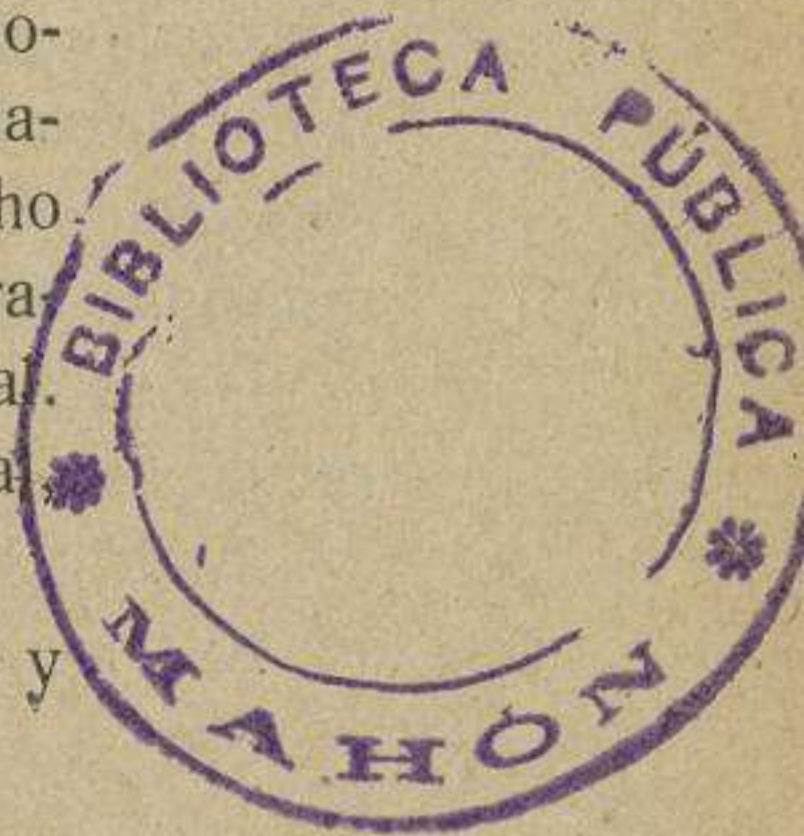
En atención a esta circunstancia, y considerando suficientemente remuneradora dicha sobretasa para el servicio de Correos, se dispuso que se la eximiera, en el momento de su entrega al destinatario, del derecho de distribución.

Mas a partir de la referida fecha en que en virtud de un Real decreto fué suprimida la sobretasa a la correspondencia que nos ocupa, recobró ésta su carácter ordinario y han desaparecido, por tanto, las razones en que se fundaba el no percibo del susodicho derecho de distribución, y no es procedente privar a las carterías de este importante ingreso.

En su consecuencia, el Excmo. Sr. Director general, por acuerdo de esta fecha, ha tenido a bien disponer que desde la publicación de esta orden en el « Diario Oficial », quede restablecido el cobro del derecho de reparto de la correspondencia procedente de Larache, que haya sido cursada por el servicio aeropostal.

Madrid, 2 de abril de 1925.—El Secretario general
Castañón.

A todos los Administradores principales, centrales y subalternos de Correos.



4.^a Las peticiones de reexpedición, devolución y cambio de señas de la correspondencia aérea, se harán por telégrafo o por correo, a voluntad del expedidor ; pero en el segundo caso, las Oficinas de Correos las cursarán con el carácter de urgentes.

5.^a Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 14 del citado Reglamento de Correo aéreo, la Administración no asume responsabilidad alguna en los casos de pérdida, avería o destrucción de la correspondencia transportada por aviones.

6.^a Las Oficinas de Sevilla y Larache cuidarán de que los pilotos y aviones de la línea lleven en regla la documentación exigida por los Reglamentos de aviación, consultando a este Centro en todas las incidencias de esta clase, y en los casos urgentes a las autoridades de Aeronáutica militar de dichos puntos.

Asímismo deberán dar cuenta por Telégrafo, tanto estas Oficinas como cualquiera de las del trayecto sobre el que vuelen los aeroplanos, de todos los accidentes de aviación que ocurran en la línea, prestando a los pilotos observadores y pasajeros el auxilio que demanden, cuidando de los aparatos y dando curso a la correspondencia por las primeras expediciones para que sufra el menor retraso posible.

7.^a Los funcionarios del Cuerpo, en casos de verdadera urgencia o por razones de servicio, podrán volar como pasajeros en los aviones de esta línea ; pero lo habrán de solicitar por escrito, y por conducto de su Jefe inmediato del Centro directivo, quien en vista de los Reglamentos del aire dará el correspondiente permiso.

8.^a Los Jefes y funcionarios de las estaciones postales aéreas de Sevilla, Tarifa y Larache, cuidarán de atender todas las indicaciones que en el orden puramente técnico de aviación, y sin ingerencia alguna en el servicio postal, les hagan las Autoridades de Aeronáutica militar de dichos puntos, por ser este servicio el que desempeñará la alta inspección técnica del Correo Aéreo.

Siendo ésta la primera línea aérea que, a semejanza de los países más perfeccionados tiene la Administración española, debe significar a todos los señores Jefes, Oficiales y agentes del servicio postal, que de la observancia escrupulosa de estas instrucciones dependen la seguridad y regularidad de la línea, y por tanto el éxito de nuestras iniciativas.

De esta Circular deberá dar cuenta a todas las Oficinas y acusarme recibo de ella para su inserción en el « Boletín Oficial ».

Madrid 16 de septiembre de 1921.

El Director general, **Colombi**.

Sr. Jefe del Negociado 11.º

Instrucciones para evitar irregularidades en el curso de la correspondencia para Larache.

(B. O. núm. 430 de 20-XI-21)

Dirección General de Correos y Telégrafos.—Correos.—2.^a División.—Negociado 8.^o—Circular número 266.—La Oficina de Larache transmite a este Centro diversas y fundadas quejas del público por retraso en la correspondencia nacida en España para aquella zona con la sobretasa para circular por el servicio aéreo establecido desde el 15 del pasado octubre.

La mayor parte de las cartas de ese carácter que de la Península se reciben, sobre todo las procedentes de la región de Levante, llegan a Larache con las expediciones ordinarias, no sirviéndoles para su curso preferente la indicación « Sevilla-Avión », que las distingue de las otras.

Como esta irregularidad además de incumplimiento de la Circular de 16 de septiembre último implica un descrédito para un servicio que con tanto éxito se está realizando, he de llamar la atención de todas las Oficinas españolas para que con la mayor exactitud se cumpla lo dispuesto ; esto es, que sea entregada esta correspondencia aparte y en la misma forma que la urgente de unas Oficinas a otras hasta llegar a la ambulante de Andalucía y a la Principal de Sevilla que con ella forman despachos especiales.

Madrid, 11 de noviembre de 1911.—El Director general, Colombí.

Línea de Sevilla-Tetuán-Larache

INSTRUCCIONES

(D. O. núm. 803 de 26-VII-1927)

REAL ORDEN

Habiendo comenzado el día 1 de julio actual a funcionar la Empresa del servicio aéreo Sevilla-Tetuán-Larache, y teniendo en cuenta que entre las modalidades del nuevo contrato con la referida Empresa figura la de que ésta o sus agentes habrán de recibir y entregar el correo en las Oficinas postales respectivas, disponiendo a tal efecto, y a su costa, en Sevilla, Tetuán y Larache del material y elementos necesarios para el transporte rápido de la correspondencia y empleados que hubieran de inspeccionar el servicio desde los Aeródromos a los locales en que estuvieran establecidas aquéllas, y considerando que por esta razón resulta innecesaria la conducción del correo que sirve de enlace en Sevilla para dichos fines,

S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer que se considere suprimida desde el día 30 de junio último la conducción del correo en automóvil de la Administración principal de Correos de Sevilla al Aeródromo de Tablada (5 kilómetros), contratada provisionalmente mediante la suma de 6.000 pesetas anuales.

Lo que de Real orden digo a V. S. para su conocimiento y efectos.
Dios guarde a V. S. muchos años.

Madrid, 20 de junio de 1927.—Por delegación, **Tafur**.

Señores Ordenador de Pagos y Administrador principal de Sevilla.

(D. O. núm. 805 de 28-VII-27)

CIRCULAR

En lo sucesivo, todas las Oficinas remitirán la correspondencia ordinaria, epistolar y oficial y giros para Tetuán en envíos directos, consignados a Madrid, Córdoba (estación) o Sevilla, con indicación « por avión », según su situación topográfica.

Dichos Administradores refundirán con sus propios envíos dicha correspondencia y la remitirán a Madrid y Córdoba por expreso descendente de Madrid a Cádiz, que los entregará en Sevilla para su posterior curso,

En su virtud, tanto Madrid como Córdoba (estación) y Sevilla, formarán dos envíos o despachos colectores para su curso por avión: uno a Tetuán y otro a Larache con Alcazarquivir y Arcila.

Madrid, 20 de julio de 1927.—El Director general, **Tafur**.

Señores Administradores centrales, principales y subalternos de Correos del Reino.

Suspensión provisional de la escala en Tetuán

CIRCULAR

(D. O. núm. 897 de 12-XI-27)

Lo avanzado de la estación está dando lugar desde hace varios días a frecuentísimas interrupciones en el servicio de Aviación postal entre Sevilla y Tetuán, originadas por las circunstancias climatológicas que concurren en esta época en el referido trayecto y, además, por los obstáculos que presenta el aterrizaje en la mencionada plaza africana.

Las deficiencias son tan repetidas que vienen a esterilizar las ventajas de este sistema de comunicación, dando lugar a que el servicio practicado por conducción terrestre supere en sus beneficios al del avión.

Análogas razones determinaron en el año anterior el dejar en suspenso durante el período de tiempo correspondiente a igual estación. A las razones expuestas había que unir consideraciones de humanitarismo, toda vez que las operaciones de aterrizaje resultan peligrosísimas para los tripulantes de las aeronaves empleadas en el servicio.

Las aludidas consideraciones han llevado al convencimiento de la Dirección general de Comunicaciones la necesidad de que, a partir del día 15 del actual, se suspenda provisionalmente el aterrizaje en el aeródromo de Tetuán del avión correo en la línea Sevilla-Larache, debiendo practicarse el servicio en vuelo directo entre las dos antedichas poblaciones, en tanto que subsistan las causas que quedan expuestas.

Lo que por la presente Circular comunico a todas las Oficinas del Ramo, a fin de que mientras dura esta suspensión la correspondencia se concentre en Algeciras para ser conducida a Tetuán por la conducción marítima Algeciras-Ceuta y enlace terrestre con la referida Plaza.

Madrid, 10 de noviembre de 1927.—El Director general, **Tafur**.

HORARIO (1)

SERVICIO DIARIO

Sevilla (Tablada) :	a las 11'45	Larache (Bu-Amara) :	a las 15
Larache (Bu-Amara) :	a las 13'30	Sevilla (Tablada) :	a las 16'45

Línea de Madrid-Vigo

La línea postal aérea Madrid-Vigo será dentro de pocos años una de las más importantes de la red nacional. No creemos necesario ponderar aquí su importancia por cuanto en el Real decreto de 13 de junio de 1922, que sigue a continuación, se podrá observar la apremiante necesidad de llevar a la práctica su establecimiento.

No obstante los buenos propósitos, esta línea no ha pasado de ser un anhelo nacional, pero no dudamos que habrá de transcurrir poco tiempo en llevarse a la práctica, teniendo en cuenta el aspecto favorable que adquiere en España la aviación comercial, y el progreso del servicio de Correos.

A continuación publicamos el Real decreto estableciendo dicha línea y las bases para su adjudicación. No importa el escaso interés que en este momento pueden ofrecer las noticias de esta línea, pero lo despertará mañana, al cabo de muchos lustros, tal vez, a los investigadores de todo lo que se relaciona con Correos y con la aviación nacional.

Ministerio de la Gobernación

REAL DECRETO

(D. O. núm. 445 de 30-VI-22)

EXPOSICIÓN

Señor: El establecimiento de una comunicación más rápida que la ferroviaria existente entre Madrid a Vigo, ya que se acerca a treinta horas lo que actualmente invierte el curso de esta correspondencia, reportaría inmensas ventajas y un acabado perfeccionamiento y progreso en las

(1) Este horario es aproximado, encontrándose establecido en armonía con los del expreso descendente y ascendente de Madrid a Sevilla.

Postas españolas, dado que en aquel puerto gallego tocarán en la actualidad todos los vapores de la América española, y estos beneficios en las comunicaciones son una necesidad para sostener el prestigio de España en aquellas Repúblicas, muy particularmente desde que, por virtud del Convenio postal hispano americano, España viene a ser un mismo territorio para los efectos del correo con todos los países americanos.

El establecimiento de un servicio aéreo entre Madrid y Vigo, vendría a intensificar el tráfico con aquellas Repúblicas hermanas y, además de acortar la comunicación regional en el proyecto que se propone, sería base de otra comunicación rápida con la vecina República portuguesa.

Estudiados minuciosamente por la Comisión técnica del correo aéreo, compuesta de elementos de Correo y Aeronáutica militar, los itinerarios posibles por vía aérea entre Madrid y Vigo, el propuesto con las etapas Salamanca-Oporto estima el Ministro que suscribe que es el más hacedero dentro de las posibilidades actuales de la aviación comercial, y el que además había de dar mayor rendimiento al tráfico hispano-americano-portugués, siendo en lo político un hecho positivo de afirmación y estrechamiento de los lazos de la raza ibérica. Con esta línea la correspondencia de Portugal estaría a tres horas de Madrid, la regional gallega a cinco o seis horas, y la procedente o destinada a América obtendría provechosos alcances en su curso por la Península.

Es asimismo conveniente, por haberlo ya sancionado la práctica, el que se mantenga la estrecha relación de este nuevo servicio postal aéreo con los de la Aeronáutica militar, tanto para la unificación del futuro plan de líneas aéreas como para la aplicación de escuadrillas de reserva de las aeronaves contratadas en los mismos términos que establece el Real decreto de 5 de julio de 1920 con las líneas postales de Marruecos y Baleares.

Por la entidad comercial de esta línea, y al propio tiempo teniendo en cuenta la difícil naturaleza y condiciones meteorológicas del terreno por que atraviesa, se hace preciso exigir de los contratistas y Empresas de aviación españolas que tomen parte en este servicio, el empleo de material de gran porte con aparatos que por lo menos transporten una carga útil de 500 kilogramos, aunque para el Correo no destinen toda esta capacidad.

Respecto al procedimiento de contratación que en estos servicios, en que se exigen de parte de las contratistas la mayor suma de garantías especiales, no puede ser más que por concurso, y en atención a la premura y conveniencia de presentarnos ante Portugal y América con el debido

prestigio, podría preceder el anuncio del concurso y su substanciación a la obtención de los créditos ordinarios o extraordinarios para el servicio, haciendo constar en el pliego de condiciones que la Administración de Correos no queda obligada a abonar estos servicios hasta que se obtenga el crédito correspondiente, ni el adjudicatario a realizarla hasta el mismo momento.

Aunque a primera vista parezca extraño que el Estado adjudique un servicio para cuyo pago no haya crédito suficiente, la realidad en los servicios de aviación que no se pagan por un tanto alzado, sino por kilómetro de línea y viaje efectuado, lo aconseja así en primer lugar, porque el importe real del servicio no se puede conocer de antemano, y después porque se obtiene la ventaja de que tan pronto como el presupuesto o crédito esté aprobado, la Dirección general de Correos puede comenzarle, teniendo en cuenta que el plazo que se da a los concesionarios para empezar a prestarle suele ser insuficiente.

La ley de Contabilidad no se opone a esta medida, pues aunque el párrafo segundo de su artículo 39 dispone que no se podrán contraer obligaciones cuyo importe pueda exceder del crédito legislativo, siendo nulas las que infrinjan esta disposición, lo que se desea es precisamente que al anunciarse y adjudicarse este concurso se haga presente a los concursantes y al adjudicatario que el Estado no adquiere obligación alguna en cuanto se refiere al pago del servicio, hasta tanto no se apruebe el crédito oportuno, y al imponer la Dirección general de Correos esta condición, y al aceptarla los concurrentes, lo que en definitiva se hace es cumplir el precepto de dicho artículo 39. Y tampoco se opone el artículo 32 de la misma ley, únicos preceptos relacionados con este caso, pues su aplicación viene a reforzar el argumento, ya que sería inútil formular reclamación alguna y cuantas se intentaren resultarían improcedentes aun cuando no se hiciera en el concurso la declaración previa a que antes se alude de que la implantación del servicio quedaba supeditada a la concesión de crédito por expresa disposición del artículo que se comenta.

Siguiendo el procedimiento que se usa en los países cuyo correo aéreo está organizado, y que son, desde luego, aquellos en que es más perfecta la industria aeronáutica, conviene mantener en lo sucesivo un precio unitario por kilómetro que en España, atendiendo a que está en sus comienzos esta industria, debe ser remunerario si se quiere que se desarrolle la aviación civil en nuestro país. El tipo de seis pesetas por kilómetro de línea y viaje efectuado debe ser el elegido para este servicio, ya que es muy costoso por la calidad de los aparatos y además porque el

total de viajes al año es menor que el de otras líneas, por causa del terreno que ésta atraviesa.

Para llevar a la práctica prontamente tan interesante proyecto debe, pues, autorizarse a la Dirección general de Correos y Telégrafos para que anuncie el concurso lo antes posible, y además, para que con conocimiento del Departamento de Estado se le autorice a entablar directamente las gestiones necesarias con la Administración portuguesa a fin de estudiar la implantación de este servicio en la parte internacional hispanoportuguesa de dos de sus etapas.

Por todo lo expuesto, el que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene la honra de someter a V. M. el siguiente proyecto de decreto.

Madrid 12 de junio de 1922.—Señor : A. L. R. P. de V. M. **Vicente de Piniés.**

REAL DECRETO

A propuesta del Ministro de la Gobernación, y con el parecer de Mi Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente :

ARTÍCULO 1.º Se establece la línea postal aérea entre Madrid y Vigo, con objeto del transporte de la correspondencia entre dichos puntos y etapas que se fijan y el cumplimiento de cualquiera otra misión que el Gobierno le confie y sea compatible con ésta.

ART. 2.º Para el posible cumplimiento de otros fines nacionales compatibles con el Correo, esta línea postal aérea se considerará unida a las demás del servicio del Estado, y en este sentido, y sin que se produzca perturbación en su servicio postal propio, se considerará afecta a las Bases aéreas correspondientes de la Aeronáutica militar, creadas por Real decreto de 17 de mayo de 1920. de cuyo servicio dependerá la inspección técnica de la línea.

ART. 3.º Los elementos de la línea postal aérea de Madrid a Vigo, serán :

a) Una expedición, por lo menos, trisemanal en viaje redondo por aviones que tengan como mínimo 500 kilogramos de carga útil y escogidos entre los tipos comerciales usados en las líneas similares europeas.

b) Cuatro estaciones aéreas principales en Madrid, Salamanca, Oporto y Vigo, con hangares suficientes y las demás dependencias técnicas y refugio de aterrizaje que señalen de acuerdo la Dirección general de Correos y la Aeronáutica militar.

c) Una comunicación rápida por automóvil o motocicleta entre las estaciones aéreas principales y sus respectivas oficinas de Correos.

d) El material compuesto de seis aviones y por lo menos cuatro motores de repuesto, más el de recambio correspondiente a este número de aparatos.

e) La disponibilidad, por quien ejecute el servicio, de una fábrica de aeroplanos o taller completo de reparaciones de los mismos y de sus motores.

ART. 4.º Se autoriza al Ministro de la Gobernación, y en su nombre al Director general de Correos y Telégrafos, para la contratación, mediante concurso entre Compañías españolas, y previo informe del Consejo de Estado, del servicio de esta línea y para gestionar en la Administración de Correos portuguesa el cambio de correspondencia por esta vía, según lo que dispone el Convenio de la Unión Postal Universal, firmado en Madrid.

ART. 5.º Las Empresas o entidades que concurren a este servicio solicitarán anticipadamente del Ministerio de Fomento la oportuna concesión.

Dado en Palacio a trece de junio de mil novecientos veintidós.—
ALFONSO.—El Ministro de la Gobernación.—**Vicente de Piniés.**

Bases para el concurso de la línea postal aérea de Madrid a Vigo

(B. O. núm. 447 de 30-VII-22)

I.—El servicio se contratará mediante concurso entre casas o entidades de aviación netamente españolas en la Dirección general de Correos y Telégrafos, según las reglas que señala la ley de Contabilidad y previos los anuncios reglamentarios, bajo el tipo máximo de seis pesetas por kilómetro de línea y viaje efectuado, cumpliéndose en todo caso lo dispuesto en la ley de 14 de febrero de 1907 sobre protección a la producción nacional.

II.—Las proposiciones de los concursantes extendidas en papel sellado de la clase octava dirigidas al Ilmo. Sr. Director general de Correos y Telégrafos, en pliegos cerrados, se presentarán en la Dirección general de Correos y Telégrafos durante los veinte días siguientes al en que se publique el anuncio en la *Gaceta de Madrid* y en el *Boletín Oficial de*

la provincia de Pontevedra, en los días y horas de despacho en la oficina, excepto el último día de admisión, en que ésta se verificará hasta las cinco de la tarde.

III.—Para poder tomar parte en el concurso acompañarán los concursantes a su proposición, en concepto de fianza provisional, el resguardo de haber depositado en la Caja de Depósitos una cantidad de 90.000 pesetas igual al 10 por 100 del importe total del servicio que, aun cuando no pueda conocerse, para estos efectos puede estimarse en 900.000 pesetas por cada ejercicio, con arreglo a ciento cincuenta días de servicio probable en el año. En el término de un mes, contado desde la fecha en que se comunique al contratista la concesión, deberá consignar en la misma forma la suma de 180.000 pesetas en concepto de fianza definitiva a responder del servicio.

IV.—El servicio se hará por una expedición, por lo menos bisemanal de ida y vuelta, que podrá ser diaria, previa nueva autorización y el oportuno expediente, con la escala o escalas que la Dirección general de Correos y Telégrafos determine, entregando y recibiendo el correo los Agentes del concesionario en las respectivas aerostaciones.

V.—El contratista deberá disponer al comenzar el servicio de los aeroplanos necesarios para él a juicio de la Dirección general de Correos y Telégrafos; pero la Administración puede obligarle siempre que lo estime conveniente a completar en seis el número de estos aparatos, así como también en cuatro el número de motores y el material de recambio correspondiente. Los aparatos serán aeroplanos para el vuelo terrestre, de modelo conocido en las líneas postales aéreas, con una carga útil de 500 kilogramos, por lo menos, de los cuales 300 quedarán a disposición del correo, y una velocidad media de 150 kilómetros a la hora, aproximadamente. Antes de comenzar el servicio el contratista deberá remitir a la Dirección general de Correos y Telégrafos los certificados de construcción de cada uno de los aparatos, visados por el Cónsul de España de la población en donde radique la casa constructora.

Queda libre al contratista la elección de modelo y tipo de los aeroplanos; pero en caso necesario ha de demostrar que las máquinas no procedan del stock de guerra de los países en donde se está liquidando.

Asimismo el contratista deberá disponer de una fábrica o taller completo de reparaciones para que en todo caso cada máquina entre en reparación o repaso, por lo menos, cada setenta horas de vuelo, según prescriben las necesidades técnicas de la navegación aérea.

VI.—Correrá a cargo del concesionario la instalación y construcción

de los hangares y accesorios en cada una de las aeroplazas de las etapas de esta línea, no en los refugios de aterrizaje, y la Administración podrá adquirirlos más adelante cuando los créditos lo permitan y subsista la utilidad de dichos hangares.

VII.—Durante los seis primeros meses de servicio el concesionario tiene libertad en el nombramiento del personal técnico y volante que ha de servir la línea, pero, a partir de este plazo, es preciso que dé entrada en el servicio a pilotos españoles con título obtenido en alguna de las Escuelas de Aviación nacionales y suficientemente entrenados.

VIII.—La entidad concesionaria está obligada a dar cuenta por relación duplicada a la Dirección general de Correos y Telégrafos y a la Aeronáutica militar de todas las altas, bajas, cambios y sustituciones de todo el personal técnico y material volante de la línea.

IX.—El pago de estos servicios se hará por mensualidades vencidas, al precio de adjudicación por kilómetro de línea y viaje efectuado, por la Tesorería de Hacienda de la provincia de Madrid, pero la Administración de Correos no queda obligada al pago de estos servicios hasta que se disponga del crédito correspondiente, ni el adjudicatario a realizarlo hasta el mismo momento, según el Real decreto de 13 de junio de 1922.

X.—El contrato se hará por cuatro años para luego prorrogarlo o no, con arreglo a las prescripciones de la ley de Contabilidad y de la Legislación del servicio postal aéreo.

Para la rescisión del contrato se seguirá puntualmente lo establecido por el artículo 11 del Real decreto de 17 de octubre de 1919 sobre el correo aéreo.

El contratista y sus Agentes quedarán sujetos a las responsabilidades que marca el artículo 10 del precitado Real decreto de 17 de octubre de 1919.

XI.—En los aviones de la línea postal de que se trata podrán ir como pasajeros u observadores, por razones de servicio, los funcionarios de Correos o de la Aeronáutica militar y naval que autoricen por escrito las jefaturas de estos servicios.

XII.—El servicio se hará con arreglo al horario que establezca la Dirección general de Correos y Telégrafos.

XIII.—El adjudicatario deberá ponerse en regla por medio del Ministerio de Fomento, en cuanto a la documentación exigida por el Reglamento de Aviación civil.

XIV.—Contratado el servicio, no se podrá subarrendar, ceder ni traspasar sin previa autorización del Gobierno, siendo indispensable que se

observen las mismas formalidades que para la contratación, debiendo, por tanto, procederse al otorgamiento del correspondiente contrato de traspaso y subrogación. en el que deberá constar por copia literal el resguardo del depósito de la fianza constituida por el cesionario o la transferencia a favor del mismo por parte del cedente del que éste tenía constuido al efecto y que continuará en tal caso sujeto al compromiso.

La copia original y tres simples del mencionado contrato deberán presentarse en la Jefatura de Servicios aéreos de la Dirección general de Correos y Telégrafos, en el plazo máximo de un mes, a contar desde la fecha en que se practicó la modificación de la Real orden autorizando el traspaso, y hasta que se haya llenado este requisito no podrá encargarse el cesionario del servicio.

Si después de autorizado el traspaso éste no se llevase a efecto por no presentarse el contrato y copias del mismo dentro del término señalado en el párrafo anterior, se declarará nula la autorización; no pudiéndose solicitar nuevo traspaso del mismo servicio. Toda solicitud de traspaso deberá estar firmada por el cedente y cesionario, comprometiéndose éste a subrogarse en todas las obligaciones del contratista.

XV.—El contratista dispondrá de cinco meses para comenzar el servicio, a contar desde la fecha en que se le comunicó la adjudicación.

XVI.—El conirartista quedará sujeto a la jurisdicción contencioso-administrativa en todas las cuestiones que puedan suscitarse sobre la inteligencia, cumplimiento y efectos del contrato y sobre su rescisión, entendiéndose asimismo que renuncia al fuero de su domicilio para el caso que fuere preciso proceder contra él ejecutivamente, con arreglo a las disposiciones administrativas.

XVII.—Al día siguiente de cerrada la admisión de pliegos, a las doce de la mañana, en la Dirección general de Correos y Telégrafos se procederá a la apertura de los mismos en acto público y ante un Tribunal presidido por el Ilmo. Sr. Director general de Correos y Telégrafos, que podrá delegar en el Jefe de la 2.^a División de Correos y que se compondrá del Representante de la Aeronáutica militar, que forma parte de la Comisión técnica del correo aéreo, el Jefe del Negociado de Servicios aéreos, el Ingeniero industrial de la Dirección general de Correos, actuando como Secretario el Oficial primero de dicho Negociado.

Seguidamente estos señores procederán al estudio de las proposiciones y emitirán su informe, proponiendo a la Superioridad la concesión en un plazo que no excederá de tres días.

Madrid, 19 de julio de 1922.—El Director general, **J. Silvela.**

Línea de Sevilla-Canarias (1)

En el momento de entrar en prensa este Manual, los diarios comunican la llegada a Las Palmas de un avión alemán. Procede de Berlín, ha hecho escala en Sevilla, y se dirige a Tenerife. En él viaja una comisión de técnicos que estudia el establecimiento de una línea que unirá Berlín, Sevilla y Canarias.

El Gobierno español ha venido también preocupándose, a fin de incorporar a la red nacional el servicio con Canarias, y prueba de ello es el reconocimiento de la importancia de este enlace, manifestado en el Real decreto de 5 de febrero de 1925 y en la insistencia en conseguir su establecimiento evidenciada en el de 15 de agosto de 1927, y en los proyectos actuales.

Lo mismo que hemos dicho al comentar la línea Madrid-Vigo hemos de repetirlo en esta ocasión. El establecimiento de la línea Sevilla-Canarias no admite aplazamientos. Más allá del Atlántico viven millares de españoles, y Canarias, como Galicia, son los puntos indicados para garantizar el rápido contacto con las líneas trasatlánticas, facilitando las relaciones con nuestros hermanos de América.

Línea de Sevilla a Canarias

REAL DECRETO

(D. O. núm. 37 de 12-II-25)

EXPOSICIÓN

Señor : Desde el instante en que el Director Militar recibió el honroso encargo de V. M. de asumir las funciones de Gobierno, advirtió la inaplazable necesidad de acometer sin demora una amplia reforma de los principales servicios de carácter público, y a este fin encaminó sus actividades, labor que en la que persiste con incansable tesón, y si el tiempo en que aquel se halla al frente de los destinos nacionales, no

(1) En la reunión celebrada por el Consejo Superior de Aeronáutica para decidir el plan de líneas aéreas para el año 1930 se acordó la creación de la línea Sevilla-Cabo Jubi-Canarias.

El piloto civil señor Navarro realizó el vuelo de estudio correspondiente a esta línea con resultado satisfactorio.

alcanzaron sus propósitos el grado de desarrollo que fuera su deseo, atribuible es esto al cúmulo de problemas del mas alto interés patrio, de resolución inmediata, que halló pendientes al serle otorgada Vuestra Real confianza.

Estimó el Directorio que en la expresada categoría debían ser incluídas preferentemente las comunicaciones, y uno y otro día han aparecido en la « Gaceta » disposiciones encaminadas a su perfeccionamiento, encauzándolas por derroteros de modernización que les impidiesen quedarse a la zaga de las organizaciones similares extranjeras.

Fiel el Director Militar al espíritu de practicidad en que ha inspirado toda su obra administrativa, hubo de fijar su atención en los servicios dependientes de la Dirección general de Comunicaciones, y desde luego, comprendió que debían ser incorporados a la función postal los progresos de la Aeronáutica, con lo cual, no sólo se dotaba de una nueva modalidad a la característica distinta del Correo, que es la de imprimir la máxima rapidéz al transporte de la correspondencia, sino que se cooperaba complementariamente a la realización de otros fines, entre ellos, de orden militar y estratégico, contribuyéndose al fomento de las iudustrias españolas.

Por lo que al servicio de Correos se refiere, sólo de plausibles intentos pueden calificarse las rutas aéreas establecidas en la actualidad, cuyo resultado no está ciertamente en proporción a la cuantía del sacrificio realizado por el Erario público, y no es de esperar por algún tiempo, dadas las timideces del capital, que este sacrificio se aminore.

La práctica, con su aleccionamiento, ha venido a demostrar la conveniencia de acometer una reorganización de este nuevo sistema de comunicaciones, fundamentada en bases de mayor racionalidad; mas llegado este trance, Señor, la limitación de las disponibilidades económicas, impuesta por la excepcional situación del Tesoro, sume al Directorio en verdadera perplejidad.

Es su anhelo el llevar de un modo simultáneo las ventajas del correo aéreo a todas las regiones igualmente queridas; pero la realidad, con sus inexcusables dictados, le compele a circunscribir la realización de sus aspiraciones y, obligado a una decisión concreta, ha puesto su pensamiento en el Archipiélago Canario, región la más distante del centro, pero no por ello olvidada del Directorio.

Si a esta distancia geográfica se une la circunstancia del imperfecto régimen presente de comunicaciones con la Península y el ferviente deseo de España de intensificar sus filiales afectos con aquellas Islas y coad-

yuvar a su progreso cultural y mercantil, no puede ocultarse a la altísima comprensión de V. M. las razones que han determinado al Directorio a proponeros el Decreto que a continuación se transcribe.

Las modestas proporciones de la línea que ha de unir la Península con Canarias a que le costrañen las restricciones económicas aludidas, no pueden satisfacer por completo los ideales del Directorio, ni aun por lo que a esta ruta concretamente se refiere, y ruega a V. M. que considere su implantación como punto inicial de un plan armónico, de ulterior desenvolvimiento, que permita a España contar con una red de líneas aeropostales.

Madrid. 5 de febrero de 1925.

Señor : A. L. R. P. de V. M.—**Miguel Primo de Rivera y Orbaneja.**

REAL DECRETO

A propuesta del Jefe del Gobierno, Presidente del Directorio Militar, y de acuerdo con éste,

Vengo en decretar lo siguiente :

ARTÍCULO 1.º Se establece una línea aérea para el transporte de correspondencia entre Sevilla, Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife, con las escalas que para su normal funcionamiento se fijarán por el Ministerio de la Gobernación.

ART. 2.º Para el cumplimiento de otros fines nacionales, compatibles con el de la conducción de la correspondencia pública, esta línea se considerará unida a las demás que para el servicio del Estado se hallan establecidas o se implanten en lo sucesivo, y afecta a las bases aéreas de la Aeronáutica Militar, creadas por Real decreto de 17 de marzo de 1920. En la Inspección técnica de la misma tendrán intervención las Secciones de Aeronáutica civil, militar y naval, en lo que a cada una corresponda, con sujeción a las disposiciones vigentes.

ART. 3.º Por su carácter y por la situación de los puntos de arranque, tránsito y término de aquélla, cuanto por la trascendencia que para el interés nacional reviste, la adjudicación del servicio se hará a una Empresa o Entidad netamente española, circunstancia que deberá justificarse plenamente, en la forma que previenen las leyes del Reino, y con arreglo a normas que en detalle se determinarán en el pliego de condiciones del concurso, que habrá de convocarse, de acuerdo con los preceptos de la ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda pública de 1 de julio de 1911, al efecto de la contratación definitiva del servicio. El Go-

bierno, si lo juzga pertinente para el ulterior desarrollo de la industria aeronáutica nacional, podrá otorgar al concesionario los beneficios que señala el Real decreto de 30 de abril de 1924.

ART. 4.º Las características y elementos de esta línea aérea serán:

a) Una expedición semanal de ida y vuelta, ampliable a dos o más por semana, si las necesidades del tráfico postal lo requieren, en las fechas y horario que señale la Dirección general de Comunicaciones.

b) El servicio habrá de prestarse en aparatos de velocidad no menor a 140 kilómetros por hora, a plena carga, con un radio de acción de más de seis horas de vuelo a toda marcha y una capacidad de carga reservable para el Correo de 600 kilogramos.

c) Los aparatos serán bimotores o multimotores, con instalación a bordo de T. S. H. Su número, el de motores de repuesto y material de recambio, se fijará en el pliego de bases correspondiente.

d) El servicio se realizará en las etapas y forma siguientes: Sevilla-Larache; Larache-Mogador o Agadir y Mogador o Agadir-Cabo Juby, en aparatos para vuelo terrestre, y Cabo Juby-Las Palmas y desde este último punto a Santa Cruz de Tenerife, en anfibios.

e) Las aerostaciones principales serán tres: una en Sevilla, otra en Las Palmas y la última en Tenerife, con hangares suficientes y demás dependencias de orden técnico y postal, que lo mismo en aquéllas que en los puntos de escala se estimen necesarias para el mejor funcionamiento de la línea, con sujeción a lo que a tal efecto determinará el Departamento de Gobernación, de acuerdo las Aeronáuticas civil, militar y naval.

f) Disponibilidad por la Entidad que haya de efectuar el servicio de una fábrica de aeroplanos o de talleres dotados de los elementos necesarios para la completa construcción de aparatos y reparación de los mismos, establecido en territorio español.

g) El plazo de la concesión será por diez años, prorrogables por un período igual y por tácito asenso de las partes contratantes, de estimarse conveniente para los intereses de la Administración.

ART. 5.º El Ministerio de la Gobernación, y en su nombre la Dirección general de Comunicaciones, podrá, previa autorización del Consejo de Estado, convocar el oportuno concurso para la adjudicación y contratación del servicio de esta línea aérea.

ART. 6.º Las empresas o Entidades que concurren a la licitación, solicitarán anticipadamente del Ministerio de Trabajo las oportunas concesiones.

Dado en Palacio a 5 de febrero de 1925.—ALFONSO.—El Presidente del Directorio Militar, **Miguel Primo de Rivera y Orbaneja**.

REAL DECRETO

(D. O. núm. 830 de 26-VIII-27)

EXPOSICIÓN

Señor : Consideraciones de orden técnico y económico y el cumplimiento de preceptos legales que determinan las normas a que ineludiblemente ha de ajustarse la contratación de los servicios públicos, obligaron a este Ministerio—no obstante sus vehementes deseos en contrario—a desestimar la única proposición presentada y a declarar, en consecuencia, desierto el concurso que, en virtud de la autorización conferida por Real decreto de 7 de septiembre de 1926, la Dirección general de Comunicaciones convocó para establecer el servicio de transporte de correspondencia, por vía aérea, en la línea de Sevilla a Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife.

Aí promover el concurso de referencia hubo de limitarse a una expedición redonda semanal el servicio de la línea en proyecto. No permitían las disponibilidades económicas dotarlo con mayor amplitud en el momento de su iniciación.

Mas el vivo interés del Gobierno de S. M., solícito siempre para todo cuanto se refiere al desarrollo de los servicios de comunicaciones, decidió planearlo e intentar su contratación atendiendo a que razones de conveniencia nacional y estímulos de orden espiritual aconsejaban estrechar los vínculos y facilitar los medios de relación entre España y el archipiélago canario.

Disminuídos ahora los créditos de que se disponía con motivo de la reciente creación de un servicio aéreo internacional (1), entiende este Ministerio, firme en el propósito de llegar a la rápida implantación del que se viene haciendo mérito, que aun cuando mal puede convocarse un nuevo concurso para establecerlo de manera definitiva, es, en cambio, factible contratarlo por el período que consienta el remanente existente en Presupuesto, por vía de ensayo y con carácter provisional y directo. Considera que a tal efecto son de aplicación preceptos de la vigente ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda pública y utilizables para el fin propuesto, los reiterados ofrecimientos de la Compañía Española de Tráfico Aéreo. Empresa de carácter nacional, que al formularlos se compromete a llevarlo a cabo ajustándose estrictamente a las condi-

(1) Se refiere a la línea Madrid-Lisboa-Sevilla.

ciones del pliego que sirvió de base para la convocatoria del concurso que se declaró desierto y a las modalidades que imponga el carácter provisional del contrato.

Planteándolo de esta suerte se obtendrán datos fehacientes de cuanto con este enlace aéreo se relaciona, se comprobará la conveniencia de mantenerlo si los resultados corresponden a cuanto con este servicio espera el Gobierno de S. M., tendrá aplicación un crédito que hoy no la tiene, satisfaciendo aspiraciones insistentemente manifestadas, y servirá, según su mayor o menor eficacia, para fijar la cuantía del dispendio que haya de emplearse y preparar en la forma que exigen las disposiciones legales vigentes un amplio concurso, en el que debidamente garantidos queden los intereses del servicio y de la Administración.

Por tales consideraciones, el Ministro que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene el honor de someter a la aprobación de V. M. el siguiente proyecto de Decreto.

Madrid, 13 de agosto de 1927.—Señor : A. L. R. P. de V. M., **Severiano Martínez Anido.**

REAL DECRETO

Núm. 1.500

A propuesta del Ministro de la Gobernación y de acuerdo con el parecer de mi Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente :

ARTÍCULO ÚNICO. Se autoriza al Ministro de la Gobernación, y en su nombre a la Dirección general de Comunicaciones, para contratar directamente con la Compañía Española de Tráfico Aéreo, hasta la terminación del vigente ejercicio económico y durante seis meses más del ejercicio económico venidero, por vía de ensayo y con carácter provisional, el servicio de transporte de la correspondencia pública, en la línea aérea de Sevilla a Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife, con arreglo a las bases aprobadas por Real decreto de 7 de septiembre de 1926 y a las limitaciones económicas y modalidades que impongan los créditos disponibles y el carácter provisional del contrato.

Dado en Santander a quince de agosto de mil novecientos veintisiete.
—ALFONSO.—El Ministro de la Gobernación, **Severiano Martínez Anido.**

Línea de Madrid-Lisboa-Sevilla

A la línea de Madrid-Lisboa-Sevilla hemos de dedicarle también un breve comentario, como lo hemos hecho con sus abortadas compañeras Madrid-Vigo y Sevilla-Canarias.

La que ahora ocupa nuestra atención fué más afortunada, ya que llegó a funcionar ; pero su eficacia no resultó lo suficiente apta para lograr sobrevivir y conseguir el carácter definitivo que le facilitaba la autorización del Gobierno portugués para hacer la explotación del servicio en su territorio y su consideración de línea internacional. Así pues, su funcionamiento quedó limitado al periodo de tiempo fijado como vía de ensayo.

La privilegiada situación geográfica que en la península Ibérica ocupa Portugal, la importancia del puerto de Lisboa y las cordiales relaciones que nos unen con dicho país, son factores lo suficientemente poderosos para llegar al rápido restablecimiento de dicha línea. Por otra parte, la organización actual de las compañías dedicadas al tráfico aéreo en nuestro país, su prestigio económico y la favorable acogida que el Estado concede a todo cuanto se relaciona con el progreso de la aviación comercial, vienen a allanar las dificultades técnicas y económicas que pudieron contribuir al fracaso de esta línea, como al de las otras que no llegaron a funcionar. De ahí que confiemos en que la línea Madrid-Lisboa habrá de constituir en día no lejano un enlace eficiente para nuestras relaciones con la república vecina y en particular para el servicio internacional.

Presidencia del Consejo de Ministros

REAL ORDEN

Núm. 550

(D. O. núm. 758 de 3-VI-27)

Excmo. Sr. : Oído el Consejo Superior de Aeronáutica en su parte permanente, en expediente instruído a consecuencia de solicitud de Unión Aérea Española, S. A., para que se contrate con ella la conducción de correspondencia por la línea aérea de Madrid-Lisboa-Sevilla, que tiene

concedida por Real orden de 24 de abril de 1927, y considerando que es esta la única entidad que actualmente tiene la concesión de la citada línea, con la autorización de Portugal para hacer la explotación de ella en su territorio.

S. M. el Rey (q. D. g.) se ha dignado autorizar a la Dirección general de Comunicaciones para que por vía de ensayo, con carácter provisional, contrate dicha conducción hasta fin de ejercicio económico con los aparatos presentados por dicha Compañía, o sean dos trimotores Junkers G. 23 y un F. 13 u otros de similares características, debiéndose con la brevedad posible formular las condiciones que han de ser necesarias para que la citada explotación tenga carácter definitivo con arreglo a las disposiciones vigentes, en lo que sean aplicables o en las que se dicten para regular los servicios internacionales.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. E. muchos años.

Madrid, 31 de mayo de 1927.—Primo de Rivera.

Señor Ministro de la Gobernación.

Línea de Madrid-Sevilla-Lisboa

(D. O. núm. 778 de 27-VI-27)

CIRCULAR

Ha sido creada una línea postal aérea que, por ahora, realizará dos viajes redondos por semana entre Madrid-Lisboa, y un tercer viaje, también semanal, entre Madrid-Lisboa-Sevilla y viceversa.

Este servicio se ajustará al siguiente horario :

Salida de Madrid (lunes, miércoles y viernes), a las 9.

Llegada a Lisboa (idem, idem, idem), a las 13'15.

Permanencia en Lisboa, 21 horas, 15 minutos.

Salida de Lisboa (martes y jueves), a las 10'30.

Llegada a Madrid (idem, idem), a las 14'45.

Por lo que respecta a la expedición Madrid-Lisboa-Sevilla :

Salida de Madrid (viernes), a las 9.

Llegada a Lisboa (idem), a las 13'15.

Salida de Lisboa (idem), a las 15.

Llegada a Sevilla (idem), a las 17'30.

Permanencia en Sevilla, 15 horas 30 minutos.

Salida de Sevilla (sábado), a las 9.

Llegada a Lisboa (idem), a las 11'30.

Salida de Lisboa (idem), a las 13'15.

Llegada a Madrid (idem), a las 17'30.

Este nuevo servicio correrá a cargo de la Compañía « Unión Aérea Española », transportándose tan sólo la correspondencia oficial y epistolar (cartas y tarjetas postales), con exclusión de la certificada, que se admitirá hasta nueva orden sin sobretasa ni recargo alguno.

Conducirá la correspondencia que se deposite en la Administración del Correo Central, hasta las 7'30, los días de salida del avión.

Lo que se comunica por la presente Circular a todas las Oficinas del Ramo.

Madrid, 21 de junio de 1927.—El Director general, **Tafur**.

Señores Administradores centrales, principales y subalternos de Correos del Reino.

Línea de Sevilla-Buenos Aires

A propuesta del Ministerio de Trabajo, Comercio e Industria, publicóse en 12 de enero de 1927, un Real decreto aprobando el proyecto de implantación de una línea de dirigibles entre Sevilla y Buenos Aires a cargo de la Sociedad Colón Transaérea Española.

En la parte dispositiva del mencionado Real decreto figuraban las bases a que había de sujetarse la Compañía para el establecimiento de la línea, bases que han sido modificadas por el Real decreto de 16 de octubre de 1929. No tendría nada de particular que en breve hayan de introducirse nuevas modificaciones al proyecto. Al fin y al cabo este proyecto es de « grandes vuelos », y es lógico que antes de ir a un fracaso queden puntualizados los múltiples detalles que se derivan de la organización de un servicio de tanta trascendencia.

A continuación publicamos la Exposición del Real decreto de 12 de enero de 1927, dejando de transcribir la parte dispositiva del mismo, que sustituimos por el Real decreto íntegro de 16 de octubre de 1929, ya que la publicación de aquélla no ofrece ningún interés, teniendo en cuenta que en la Exposición del Real decreto en vigor se manifiestan las razones que han aconsejado la modifica-

ción del proyecto, y en la parte dispositiva quedan debidamente acopladas y definidas las condiciones para que esta línea pueda llegar a la realidad.

Línea de Sevilla a Buenos Aires

Trabajo, Comercio e Industria

REAL DECRETO

EXPOSICIÓN

Señor : Hace más de cuatro siglos que un puñado de españoles, seducidos por las ideas de un sabio y animado con la fe que en el éxito tenían y manifestaban espiritual y materialmente sus Reyes, se lanzaba a la magna empresa de dar la vuelta a la Tierra, buscando en una navegación con rumbo a Occidente, las costas orientales del Mundo conocido hasta entonces.

Y tal era la magnitud de la empresa y tan pocos los medios de llevarla a cabo, que la creyeron realizada cuando apenas llevaban navegada la tercera parte del camino que deseaban recorrer.

No contaban ellos con la barrera terrestre que separa el Atlántico del Pacífico, y desconocedores de esa solución de continuidad, creyeron recorrido su camino cuando llegaban a la tierra que luego se llamó América. Este fué el primer contacto material de aquel país con España, e insensiblemente, por ley natural, el espíritu español que vivía en aquellas gloriosas carabelas, dejó en la nueva tierra raíces que han ido creciendo y ahondando, sin que movimientos materiales habidos después fueran capaces de romperlas.

A ese arraigo se debe, sin duda alguna, Señor, el hecho de que se repita la historia al cabo de cuatro siglos, y fueran ayer aviadores españoles los que salvaban, en vuelo arriesgado, el Atlántico, y sea hoy de una empresa también española la que trata de establecer una relación regular y sistemática entre nuestra España y la de América, permitiendo la comunicación espiritual y material de dos países por los medios que el progreso humano pone a nuestro alcance.

Grande era en aquellos tiempos la influencia española de todo orden en el Mundo : la Ciencia, el Arte y la Literatura de España irradiaban por todo el orbe y españoles fueron los intrépidos navegantes que llevaron a

América la bandera de Castilla, como española fué la Reina que afirmó las bases de la civilización americana ; y esta fuerza perenne de la potencia creadora de la raza sigue llevando hoy al continente americano raudales de energía vivificadora del suelo y del espíritu, y es, finalmente, un Rey español el que aprueba el primer proyecto de línea aérea regular entre la vieja España y el nuevo continente americano.

Si estas razones históricas, de valor espiritual tan grande, no empuñecieran y casi anularan las de orden material que la realización del proyecto lleva consigo, bastaría para ponderarle decir que con él se acorta en tiempo la distancia que separa Sevilla de Buenos Aires, hasta el punto de reducirla a poco más de tres días, y asimismo se logra el anhelo de comunicarnos en horas con nuestras islas Canarias, aparte del progreso industrial que para España supone el establecimiento del aeropuerto que se proyecta, con las dependencias de talleres y fábricas necesarias para la construcción y reparación de las aeronaves, y de todas aquellas otras que requiere el sostenimiento técnico y administrativo de la nueva línea. Incluida la consignación en la ley de Presupuestos sancionada por V. M., el 26 de julio de 1922 del primer artículo adicional que autorizaba al Gobierno para concertar con una Empresa legalmente constituida el establecimiento de una línea de dirigibles, de servicio regular, entre Sevilla y Buenos Aires, dicha autorización ha tomado forma en el proyecto de Real decreto que el Ministro que suscribe tiene el honor de someter a V. M., de acuerdo con el Consejo de Ministros.

Madrid, 12 de enero de 1927.—Señor : A. L. R. P. de V. M., **Eduardo Aunós Pérez.**

Nota : De acuerdo con lo manifestado al comentar el establecimiento de esta línea, dejamos de incluir la parte dispositiva de este decreto, puesto que en el que sigue a continuación se reproduce en su totalidad, incluidas las modificaciones de que fueron objeto las primitivas bases.

Presidencia del Consejo de Ministros

REAL DECRETO

(D. O. núm. 1.506 de 23-X-29)

EXPOSICIÓN

Señor : Publicado el Real decreto de 12 de febrero de 1927, haciendo la concesión de la línea de dirigibles Sevilla-Buenos Aires y del aeropuerto para servicio de la misma en Sevilla, materia tan novísima que todavía no ha alcanzado realidad en parte alguna, y de una magnitud considerable, no es de extrañar que se produjeran reiteradas demandas de su modificación, partiendo primero del Delegado del Estado en la Compañía, a quien el celo por la defensa de los intereses que le estaban merecidamente confiados le llevaba a señalar que podía darse el caso de que la empresa alcanzare mayores beneficios con motivo del fracaso que en el éxito, y más tarde de la Compañía, que expuso esto mismo, solicitando se modificase el Real decreto de concesión en dicho sentido y se precisasen algunos puntos que ocasionaban dificultades con las finanzas. El Delegado del Gobierno, con este motivo, informó de nuevo que la Empresa experimentaba dificultades grandes para completar el capital necesario al desarrollo del negocio, efecto de la falta de garantía que la Banca encontraba en alguno de los términos de la concesión ; y la Dirección general de Navegación y Transportes Aéreos y el Consejo Superior de Aeronáutica informaron, en resumen, que su concepto convenía proporcionar estas garantías aprovechando la ocasión para que al mismo tiempo se redujera la primera instalación a lo más esencial para ensayar el servicio, pues con este modo de proceder, si el ensayo no tenía éxito se ahorraría el Estado 14.500.000 pesetas de los que compromete la concesión, y en cambio se llevaría a la terminación de la obra el estímulo que habría de proporcionar la seguridad del éxito, si éste se obtuviera.

El Consejo de Estado, a cuya superior entidad fué en consulta este expediente, vió el mismo en el Pleno de la Sección de la Presidencia y Asuntos exteriores, dando un luminoso informe en el que, en resumen, acepta esta insinuación de los altos Centros técnicoaeronáuticos, llevando su celo al extremo de dictar por sí propio las modificaciones que ha de sufrir, en su concepto, el Real decreto de 12 de febrero de 1927 si se obtiene la previa conformidad, ya lograda, de la Compañía Colón Transaérea Española, con las modificaciones propuestas.

El Consejo de Ministros, a propuesta del Presidente que suscribe, aceptó en su totalidad la opinión del Alto Centro Consultivo, limitándose a añadir un artículo adicional, especialmente dedicado a precisar, en todos los casos y de un modo definitivo, cuándo se ha de conceptuar que la empresa no tiene éxito y ha de considerarse caducada la concesión, evitando así toda duda sobre esta declaración, y a puntualizar después la forma del acuerdo del Estado con la Compañía cuando el texto del Real decreto lo establece.

Y por estimar más eficaz la publicación completa del Real decreto modificado lo somete así, de acuerdo con el Consejo de Ministros, el Presidente del mismo a la sanción de Vuestra Majestad.

Madrid, 16 de octubre de 1929.—Señor: A L. R. P. de V. M., **Miguel Primo de Rivera y Orbaneja.**

REAL DECRETO

Núm. 2.155

A propuesta del Presidente de mi Consejo de Ministros y de acuerdo con éste,

Vengo en decretar lo siguiente :

ARTÍCULO ÚNICO. Se entenderá modificado el texto del Real decreto de 12 de febrero de 1927, haciendo la concesión de una línea de dirigibles entre Sevilla y Buenos Aires a la Sociedad Colón Transaérea Española, a tenor de lo siguiente :

ARTÍCULO 1.º Se autoriza a la Sociedad Colón Transaérea Española para implantar una línea de dirigibles entre Sevilla y Buenos Aires, con aeronaves de una capacidad mínima de 40 pasajeros y 10 toneladas de carga general, de la que se reservará dos pasajes y 500 kilos de carga para servicios oficiales del Estado en cada viaje y con la obligación de establecer en su día, en las condiciones que se convengan, una comunicación de servicio, por lo menos semanal, entre Sevilla y Canarias, con dirigibles para 16 pasajeros y una tonelada de carga general. En caso de no efectuar esta Sociedad la comunicación Sevilla-Canarias en la forma dispuesta por el Estado, éste podrá establecerla o contratarla libremente con quien crea conveniente, utilizando el aeropuerto que en Sevilla tenga la Compañía Colón.

ART. 2.º La Sociedad Colón Transaérea Española tendrá la exclusiva del servicio aéreo entre España y la República Argentina durante el período de cuarenta años, prorrogable por la tática de diez en diez años,

La no concesión de estas prórrogas por una de las partes deberá comunicarse a la otra con un año de anticipación a la expiración del plazo.

ART. 3.º El Estado podrá acordar el establecimiento de otras líneas aéreas trasatlánticas, y en las que afecten al resto de América, partiendo de Sevilla, tendrá la Compañía Colón Transaérea Española el derecho de tanteo durante el tiempo de duración de la concesión.

ART. 4.º La Compañía concesionaria construirá por su cuenta y sin auxilio alguno, bajo las condiciones y plazos máximos señalados en los artículos 5.º y 11 y en el terreno cuyo pleno dominio adquirirá definitivamente en legal forma y en la extensión necesaria para el total desarrollo del servicio, un puerto aéreo completo, con hangares, fábricas de hidrógeno u otro gas que la técnica aconsejare como más conveniente, gasómetro, talleres, almacenes, estación radiotelegráfica y meteorológica, elementos de aterrizaje, dependencias auxiliares, etc., en Sevilla, con sujeción al proyecto y presupuesto general aprobado por el Ministerio de Trabajo, Comercio e Industria, por Real orden de 29 de febrero de 1928, y con la fecha de 29 de julio del propio año, señalada para el concurso de la ejecución de las obras por la Real orden de 27 de junio del referido año.

ART. 5.º La Compañía concesionaria, con arreglo al proyecto aprobado, con las oportunas modificaciones que a tal efecto autorice la Administración aeronáutica, realizará en primer lugar, con estricta sujeción a lo autorizado, aquellas instalaciones necesarias para poder llevar a efecto los viajes de prueba que a juicio del Estado español se consideren suficientes para garantizar el éxito de la empresa.

Estas obras, que se efectuarán con arreglo al proyecto aprobado, comprenderán solamente las instalaciones siguientes: un hangar, el mástil de amarre, la fábrica de hidrógeno con gasómetro, depósitos de alta presión, compresores y tuberías, fábrica de etileno, las estaciones meteorológicas y de radio, portería, instalaciones de agua y el terreno, incluido valla y cierre, caminos y arreglo de los mismos. Las citadas obras deberán estar efectuadas antes del 30 de julio de 1931. Y se reservarán para liquidación de las mismos 15.500.000 pesetas.

Terminadas y aprobadas tales obras reglamentarias por la Dirección general de Navegación y Transportes Aéreos, en la forma prescrita en ese Real decreto, si la Sociedad Colón o el Estado, haciendo uso de la facultad que le confiere la segunda disposición transitoria, hubiera efectuado o efectuare los viajes de ensayo entre Sevilla y Buenos Aires, y el resultado de los mismos demostrase, a juicio del Gobierno, el éxito del servicio normal, se autorizara a la Sociedad para que continúe las obras

restantes hasta completar todas las instalaciones del aeropuerto, de conformidad con el proyecto aprobado. Para la realización y entrega de estas últimas obras se concede un plazo máximo de dos años, a contar desde la fecha en que la Dirección general de Navegación y Transportes Aéreos autorice su ejecución.

ART. 6.º El Estado español contrata y se obliga única y exclusivamente con la Sociedad Colón Transaérea Española, sin que tengan personalidad ni acción para dirigirse a él cualesquiera otras Sociedades con quienes la Sociedad Colón suscriba pactos o convenios.

ART. 7.º El concesionario ingresará en la Caja general de Depósitos, antes de comenzar las obras, como fianza, a disposición de la Dirección general de Navegación y Transportes Aéreos, una cantidad igual al 1 por 100 del presupuesto de las mismas, que le será devuelta después de aprobada por la Superioridad el acta de reconocimiento final de las obras.

ART. 8.º Todas las obras se llevarán a efecto bajo la inspección de la Dirección general de Navegación y Transportes Aéreos, sin que pueda establecerse en el proyecto variación alguna que no sea previamente autorizada por la misma, la cual las recibirá después de terminadas, levantando acta en la que habrá de certificarse que han sido construídas con arreglo al proyecto y cláusulas de concesión.

ART. 9.º Todos los gastos que origine la inspección, vigilancia y recepción de las obras serán de cuenta del concesionario.

ART. 10. Una vez terminadas las obras del aeropuerto de Sevilla y devuelta la fianza correspondiente, antes de comenzar el servicio regular de la línea de dirigibles, la Sociedad deberá constituir, en la forma prevenida en las disposiciones vigentes, una fianza de 500.000 pesetas para responder del cumplimiento de las condiciones en que se concierta el establecimiento del mismo.

ART. 11. En el caso de que la Compañía proceda a la ejecución de la segunda parte de las obras, con arreglo al artículo 4.º, la línea aérea Sevilla-Buenos Aires deberá inaugurarse con dirigibles, en un plazo de dos años, a contar desde la fecha en que la Dirección general de Navegación y Transportes Aéreos autorice la ejecución de las obras de la segunda parte del aeropuerto, debiendo establecer un servicio regular mensual de ida y vuelta, que se convertirá en quincenal o semanal cuando el tráfico postal exceda de las 10 toneladas previstas en el artículo 1.º

Si acordada por el Estado la nueva frecuencia en que haya de efectuarse los viajes, la Compañía Colón Transaérea Española no hiciese el servicio en dicha forma, el Estado quedaría en libertad de hacer por su

cuenta o contratar con otra entidad este suplemento de servicio, utilizando libremente el aeropuerto.

ART. 12. Al efecto de que el material volante responda en cada momento a la máxima eficacia del servicio, la Sociedad Colón Transaérea Española someterá a la aprobación de la Dirección general de Navegación y Transportes Aéreos los proyectos de las aeronaves que se proponga comprar o construir.

ART. 13. El pago de la primera parte de las obras del aeropuerto a que se refiere el artículo 4.º, en el caso de que el Gobierno estime, en virtud de los ensayos de vuelo verificados, el éxito normal del servicio, se efectuará mediante una subvención por cada viaje que se realice.

Si los viajes son efectuados durante el período de ejecución de la segunda parte de las obras, la subvención será fijada de común acuerdo entre el Estado y la Compañía, siendo siempre proporcional al valor real de la obra ejecutada, tomándose en cuenta tales subvenciones para el abono que haya de hacerse en definitiva a la Compañía, como consecuencia de la construcción del aeropuerto de Sevilla.

Si son efectuadas después de terminadas las obras de la segunda parte, la subvención importará la cantidad de 500.000 pesetas por viaje.

En uno y otro caso las sumas que el Estado entregue anualmente por este concepto no podrán exceder de seis millones de pesetas, haciéndose la liquidación con arreglo al importe del valor real y efectivo de las obras ejecutadas y con el 5 por 100 de interés de esta cantidad, la cual nunca podrá exceder de 15.500.000 pesetas, como máximo. Las obligaciones adquiridas por el Estado y expresadas en el párrafo precedente, cesarán en el caso de no tener éxito los viajes de prueba y, salvo lo prevenido en el párrafo siguiente, se considerará rescindido el contrato. El Estado adquirirá los terrenos, instalaciones y construcciones efectuadas en Sevilla, previa valoración detallada del importe real y efectivo de las mismas, pero sin que en ningún caso tenga que abonar mayor cantidad de 15.500.000 pesetas. La cantidad a abonar a la Compañía se efectuará en cinco anualidades, con un 5 por 100 de interés anual, debiendo hacerse la oportuna consignación para tales atenciones en los Presupuestos generales del Estado,

Si la falta de éxito en los viajes de prueba fuera en cualquier momento imputable a la Sociedad concesionaria o se debiera a no haber puesto ésta los medios para realizarlos en el plazo marcado por este Real decreto para comenzar el servicio, no creyendo el Gobierno conveniente efectuar los viajes por cuenta del Estado, será rescindido el contrato próce-

diéndose en tal supuesto conforme a lo prevenido sobre el particular en la vigente legislación de Obras públicas del Estado y ley de Contabilidad de 1 de julio de 1911.

ART. 14. El pago de coste de la segunda parte del aeropuerto, si se hubiera autorizado la construcción de la misma, se hará abonando el Estado a la Compañía la cantidad de 500.000 pesetas por cada viaje que realice, no pudiendo exceder lo que el Estado entregue anualmente por este concepto de seis millones de pesetas, y haciéndose la liquidación con arreglo al importe del valor real de las obras ejecutadas y con 5 por 100 de interés, hasta un máximo de 14.500.000 pesetas. La Sociedad concesionaria podrá recibir simultáneamente las subvenciones correspondientes al coste efectivo de la primera y segunda parte de las obras, mediante los devengos por viaje, hasta que complete la cantidad que amortice el total del importe real y efectivo de las obras del puerto de Sevilla, sin que por este concepto acumulativo pueda percibir del Estado subvención anual superior a seis millones de pesetas, ni exceder de la cantidad a abonar en definitiva a la Compañía por la construcción del aeropuerto de la suma de 30 millones de pesetas como máximo.

Cuando por el concepto a que se refiere el párrafo anterior y por razón de viajes efectuados las cantidades percibidas por la Compañía alcancen la cifra de 30 millones de pesetas, el Estado quedará exento de nuevos pagos y propietario de los terrenos, instalaciones y construcciones efectuadas en Sevilla por la Compañía, con arreglo al proyecto aprobado, que quedarán arrendadas a la Compañía hasta el término de la concesión, mediante el pago de un canon anual.

ART. 15. Los dirigibles que emplee la Compañía deberán estar matriculados en España y ser su funcionamiento autorizado por la Superioridad en la forma que establezcan las disposiciones vigentes sobre su materia.

ART. 16. El 30 por 100 del personal fijo o navegante, permanente o eventual, técnico, facultativo o administrativo de la Empresa, podrá ser de nacionalidad distinta a la española y argentina durante los cuatro primeros años de su funcionamiento, y un 90 por 100 al menos será procedente de dichas dos nacionalidades a partir de dicho plazo, debiendo el navegante estar especialmente autorizado por la Dirección general de Navegación y Transportes Aéreos.

ART. 17. No podrá comenzar a prestar servicio la línea sin que su régimen de funcionamiento y tarifas hayan sido probadas por la Dirección general de Navegación y Transportes Aéreos, la cual en todo momento es-

tablecerá sanciones en caso de incumplimiento, con sujeción a los preceptos reglamentarios.

ART. 18. El aeropuerto y la línea de dirigibles funcionará bajo la inspección del Estado y la Compañía concesionaria quedará obligada a proporcionarle a su costa, en el aeropuerto, las dependencias y elementos necesarios a su intervención.

ART. 19. Esta concesión se otorga dejando a salvo los derechos de propiedad y sin perjuicio de tercero.

ART. 20. El concesionario se obliga al cumplimiento de la ley de Protección a la industria nacional, del Reglamento para su aplicación, de la ley relativa al contrato del trabajo obrero y de cuantas disposiciones hay vigentes aplicables a este caso y puedan dictarse en lo sucesivo.

ART. 21. Esta concesión lleva aparejada la declaración de utilidad pública a los efectos pertinentes.

ART. 22. Todos los gastos que ocasione el cumplimiento de las condiciones de esta concesión serán de cuenta del concesionario, con arreglo a las instrucciones y demás disposiciones que rijan sobre la materia en el momento en que aquélla tenga lugar.

ART. 23. El Gobierno, a propuesta del Ministerio de la Gobernación, determinará el auxilio con que el Estado ha de contribuir para la constitución del servicio de correspondencia sobre la base de dar a la Compañía una participación en las sobretasas que se establezcan no inferior al 50 por 100 de las mismas.

ART. 24. El incumplimiento por parte del concesionario de cualquiera de las condiciones anteriores, será causa de caducidad de la concesión, con pérdida de la fianza, siguiendo los trámites prescritos en la ley general de Obras públicas.

ART. 25. El Gobierno intervendrá la constitución de las Compañías filiales de la Colón, con objeto de velar por que no quede disminuída la garantía técnico-administrativa por parte de aquélla, a los efectos de cumplimiento de las obligaciones de la concesión.

ART. 26. En el caso de guerra, el aeropuerto de Sevilla, los dirigibles y el material de la Compañía podrán ser incautados por el Estado, con arreglo a las disposiciones vigentes sobre movilización.

ART. 27. A esta concesión le serán aplicables todas las disposiciones que se dicten en lo sucesivo para todas las de su clase.

ART. 28. Esta concesión queda condicionada a lo que, respecto a la legal constitución de garantía técnico-administrativa de la Sociedad Colón, marca la Real orden del Ministerio de Fomento de 17 de noviembre de 1923.

ART. 29. La concesión que se otorga por este Real decreto queda supeditada a la condición de que los concesionarios obtengan la correlativa del Gobierno de la República Argentina, y en todo caso, sujeta a las normas que de común acuerdo convengan dicho Gobierno y el de España para regular el nuevo servicio en su aspecto internacional.

ART. 30. El Estado se reserva el derecho de rescate de la línea en todo tiempo, mediante la indemnización que se determine por medio de peritos, en relación con el valor de la misma y el tiempo que faltare para el término de la concesión.

ARTÍCULO ADICIONAL. Para todos los casos se entenderá que hay falta de éxito en el servicio, dándose por caducado el contrato como dispone el artículo 13 de este Real decreto, cuando, a partir del 30 de julio de 1931, no se realicen seis viajes anuales, por lo menos, de Sevilla a Buenos Aires y regreso.

Si la empresa tuviera éxito, y terminadas y recibidas todas las obras que comprende el proyecto aprobado, el coste de éstas no hubiera llegado a los 30 millones de pesetas de su presupuesto, la Compañía podrá seguir percibiendo en los viajes sucesivos las cantidades señaladas a cada uno de éstos, hasta completar dichos 30 millones de pesetas fijados como máximo, según establece el artículo 13 del Real decreto primitivo de la concesión.

Para fijar la cantidad a determinar de común acuerdo con la Compañía en el caso del segundo párrafo del artículo 13, se tomará como norma para cada viaje el 4 por 100 del valor de las obras realizadas y aceptadas entonces, siempre dentro del máximo de anualidad y del total desembolso del Estado fijado en este Real decreto.

En cualquier caso no previsto en este Real decreto, las obras ejecutadas y recibidas por el Estado le serán abonadas a la Compañía en cinco anualidades, con el 5 por 100 de interés, siempre dentro de los máximos fijados en este Real decreto.

Disposiciones transitorias

Primera. En el caso de que la Compañía realice viajes aéreos durante el período de ejecución de la segunda parte de las obras, con arreglo al derecho reconocido en el artículo 13 del Real decreto, será siempre indispensable, para inaugurarlos, que las condiciones de seguridad para los viajeros y el personal fijo navegante sean satisfactorias, a juicio del Estado, quien podrá autorizar en tal caso la reducción de la

capacidad de los dirigibles, debiendo tener la que establece el artículo 1.º de este Real decreto, a partir de la fecha a que se refiere el artículo 11 del mismo.

Segunda. El Estado se reserva el derecho de realizar por su cuenta los ensayos, pruebas, viajes y construcciones necesarias para estudiar por sí mismo las características de la línea, recurriendo para ello a los elementos propios o extraños que estime oportunos.

Dado en Palacio a diez y seis de octubre de mil novecientos veintinueve.—ALFONSO.—El Presidente del Consejo de Ministros, **Miguel Primo de Rivera y Orbaneja**.

Línea Barcelona - Bâle

La línea Barcelona-Bâle se halla a cargo de la Compañía Balair et Lufthansa, figurando como línea del servicio internacional a cargo de la Administración suiza (1), que es la que percibe los gastos de transporte aéreo.

Presta servicio diario, excepto los domingos, y está a disposición de las Administraciones de la Unión postal que quieran utilizar sus servicios. España podría utilizar esta línea para el envío de correspondencia aérea a Francia, Túnez, Austria, Hungría, Alemania, Holanda, Escandinavia, y Rusia ; pero ateniéndonos a las instrucciones publicadas para el servicio internacional de la correspondencia-avión y a las disposiciones para la aplicación del convenio Hispano-francés, vemos que dicha línea no figura aún autorizada para el cambio de correspondencia de esta clase.

A continuación publicamos el itinerario y horario de esta línea, según datos facilitados por la compañía Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas, S. A. (C. L. A. S. S. A.) Agencia en Barcelona de la Deutsche Luft Hansa S. A. de Berlín.

(1) Datos facilitados por la Oficina internacional de Berna.

Barcelona-Bâle

BARCELONA

Lunes-Miércoles-Viernes			Martes-Jueves-Sábado		
9'45	Sal.	Ronda San Pedro, 2	Lleg.	13'15	
10'45	»	Aeródromo	»	12'15	
13'45	Lleg.	MARSEILLE	Sal.	9'05	
14'40	»	Marseille (Hotel Noailles)	»	8'00	
15'50	Sal.	Marseille (Ferrocarril)	Lleg.	5'13	
19'11	Lleg.	Cannes	Sal.	0'48	
19'56	»	Nice	»	23'50	
20'52	»	Monte-Carlo	»	22'49	

Martes-Jueves-Sábado			Lunes-Miércoles-Viernes		
8'00	Sal.	Marseille (Hotel Noailles)	Lleg.	14'40	
9'00	»	MARSEILLE	»	13'50	
12'45	Lleg.	{ GENEVE }	Sal.	12'05	
13'05	Sal.	}	Lleg.	11'45	
14'50	Lleg.	BASEL-BALE	Sal.	10'00	

Línea de Madrid - Biarritz (1)

La línea Madrid - Biarritz se halla a cargo de la compañía Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas, S. A. (C. L. A. S. S. A.), prestando servicio alterno combinado con los de la Compagnie Générale Aeropostale.

En el epigrafe « Convenio Hispano - francés » se encontrarán los datos relacionados con esta línea, publicados en el D. O. número 1.454 de 23 de agosto de 1929; si bien en lo que respecta al horario, no rige en la actualidad el que figura en dicho Diario Oficial. El horario en vigor, según datos facilitados por la compañía concesionaria, es el siguiente:

SERVICIO ALTERNO

Salidas de Madrid : los lunes, miércoles y sábados.

Salidas de Biarritz : los martes, jueves y domingos.

(1) La Circular de 31 de diciembre de 1929. (D. O. núm. 1.567 de 2-1-30), pone en conocimiento de las Oficinas del Ramo que el funcionamiento de esta línea, que sirve de enlace con París, ha quedado suspendido hasta el 1 de mayo de 1930.

HORARIO

Madrid. —Salida : a las 8. Biarritz.—Llegada : a las 10'40.

Biarritz.—Salida : a las 9. Madrid. —Llegada : a las 11'40.

Este servicio sirve de enlace con la de Biarritz-Burdeos-París.

Servicio aéreo internacional

Conferencia de La Haya

Adhesión de España

Nombramiento de la representación

REAL ORDEN

(D. O. núm. 814 de 8-VIII-27)

Ilmo. Sr. : S. M. el Rey (q. D. g.), teniendo en cuenta lo propuesto por la Dirección general de Comunicaciones y la conformidad otorgada por el Consejo de Ministros, ha tenido a bien disponer :

1.º Que se adhiera la Administración española a la propuesta de celebrar en La Haya en el próximo mes de septiembre una Conferencia de representantes de las Administraciones postales con el fin de estudiar la reglamentación del servicio postal aéreo internacional, comunicando esta adhesión a la Oficina Internacional de Berna.

2.º Designar para que representen a la Administración española en dicha Conferencia a don Tomás Díez Frías y don Antonio Camacho Sanjurjo, Jefes de Negociado de primera clase del Cuerpo de Correos, y respectivamente de los Negociados de Ferrocarriles y Ambulantes y de Servicio Internacional en esa Dirección general, y como agregado, en calidad de Secretario, a don Agustín Ramos García, Oficial primero en el último de dichos Negociados.

3.º Que oportunamente se acrediten a los tres mencionados funcionarios los viáticos y dietas que les correspondan con arreglo a sus categorías y de conformidad con lo dispuesto por el Real decreto de 18 de junio de 1924.

4.º Que en su día se ponga este acuerdo en conocimiento del Consejo Superior de Aeronáutica, por si estimase oportuno comunicar alguna especial instrucción que deban tener en cuenta los aludidos funcionarios en las deliberaciones de la Conferencia.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos que procedan.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 3 de agosto de 1927.—**Martínez Anido.**

Señor Director general de Comunicaciones.

Comunicando haber aceptado España la legislación aérea internacional.—Disposiciones preliminares.

REAL ORDEN CIRCULAR

(D. O. núm. 903 de 19-XI-27)

Ilmo. Sr. : S. M. el Rey (q. D. g.), conformándose con lo propuesto por esa Dirección general, ha tenido a bien disponer :

1.º Que acepte la Administración española la legislación aérea acordada por la Conferencia aérea celebrada en La Haya, y que la misma se aplique, en su día, a las relaciones postales internacionales.

2.º Autorizar a V. I. para que su día organice el servicio, fijando el sobreporte de 25 céntimos de peseta por cada 20 gramos o fracción de 20 gramos, y por cada 1.000 kilómetros de recorrido aéreo de la correspondencia, salvo para las tarjetas postales sencillas y libranzas de giro, que devengarán el mismo sobreporte por cada pieza. Las tarjetas postales con respuesta pagada devengarán dicho sobreporte por cada una de las partes que la componen.

3.º Que se remitan sendos ejemplares de dicha legislación al Ministerio de Estado y Consejo Superior de Aviación ; y

4.º Que se comuniquen a las Administraciones de la Unión la resolución española, por conducto de la Oficina Internacional de Berna.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 3 de noviembre de 1927.—**Martínez Anido.**

Señor Director general de Comunicaciones.

REGLAMENTO

Con referencia a la Real orden anterior, a continuación se publica, para conocimiento de las Oficinas del Ramo, la Reglamentación acordada en la Conferencia de La Haya, para el servicio aéreo de la correspondencia y paquetes postales internacionales.

Oportunamente se dictarán las instrucciones que procedan para su aplicación y se fijará la fecha, a partir de la cual regirán en nuestro servicio, así como los países, vías, tarifas, etc., que se apliquen a la correspondencia-avión.

Madrid, 9 de noviembre de 1927.—El Subdirector general, **Castañón**.
Señores Administradores centrales, principales, de cambio y subalternos de Correos del Reino.

Disposiciones relativas al transporte de la correspondencia por vía aérea

CAPÍTULO PRIMERO

Disposiciones generales

ARTICULO 1.º (1)

Objetos de correspondencia admitidos al transporte aéreo

1. Se admitirán al transporte aéreo, en todo o parte del recorrido, todos los objetos designados en el artículo 33 del Convenio Postal Universal, a saber: las cartas, tarjetas postales sencillas (o con respuesta pagada), papeles de negocios, muestras de comercio, impresos de toda clase, incluso los impresos en relieve para uso de los ciegos, así como los giros postales.

2. Los objetos mencionados en el artículo 33 (2) del Convenio podrán ser expedidos con el carácter de certificados.

3. Los envíos con valor declarado—cartas y cajas—podrán igualmente admitirse al transporte aéreo en las relaciones entre países que convengan en cambiar esta clase de objetos por vía aérea.

(1) Ver Convenio de Londres.

(2) Art. 32, según el Convenio de Londres.

ARTICULO 2.º

Libertad de tránsito

La libertad de tránsito prevista en el artículo 25, párrafo primero del Convenio Postal Universal, queda garantida para la correspondencia-avión en todo el territorio de la Unión, sin tener en cuenta el hecho de que las Administraciones intermediarias tomen o no parte en la reexpedición de la correspondencia.

ARTICULO 3.º (1)

Portes y condiciones generales de admisión de la correspondencia-avión

1. Los objetos que se envíen por vía aérea devengarán, además de los portes postales reglamentarios, un sobreporte especial de transporte aéreo, cuya cuantía corresponderá fijar a la Administración del país de origen; este sobreporte no deberá exceder de 25 céntimos oro por cada 20 gramos y por cada 1.000 kilómetros de recorrido aéreo.

2. En lo referente a las tarjetas postales y giros postales, el sobreporte será de 25 céntimos-oro por envío, como máximo, y por cada mil kilómetros de recorrido aéreo.

3. El sobreporte de las tarjetas postales con respuesta se percibirá por cada parte separadamente en el origen.

4. El sobreporte de la correspondencia-avión transportada por servicios extraordinarios (art. 11, párrafo 11), podrá ser aumentado en proporción a los gastos extraordinarios que el empleo de estos servicios origine. (2)

5. Este sobreporte deberá ser uniforme para cada país de destino y ser abonado obligatoriamente a la salida. Excepto en los casos previstos en el artículo 6.º, este sobreporte no podrá cobrarse del destinatario. (2)

ARTICULO 4.º

Correspondencia-avión no franca o insuficientemente franqueada

1. En caso de ausencia total del franqueo, la correspondencia-avión será tratada de conformidad con las disposiciones de los artículos 35

(1) Ver art. 3.º Convenio de Londres.

(2) Ver Convenio de Londres.

y 36 (1) del Convenio Postal Universal. Los objetos cuyo franqueo postal no es obligatorio a la partida se cursarán por la vía ordinaria.

2. En caso de insuficiencia de franqueo la correspondencia-avión se cursará por vía aérea cuando los derechos satisfechos representen por lo menos el valor del sobreporte aéreo. Las disposiciones del artículo 36 (1) del Convenio Postal Universal se aplicarán en lo que se refiere a la percepción de los portes no satisfechos a la expedición.

3. Cuando la transmisión de estos envíos se verifique por vía ordinaria, la Oficina de origen o la de cambio tachará toda indicación relativa al transporte aéreo.

ARTICULO 5.º

Entrega de la correspondencia-avión

1.º La correspondencia-avión se entregará en las mejores condiciones de rapidez posibles y, por lo menos, deberá incluirse en el primer reparto siguiente a su llegada a la Oficina distribuidora.

2.º Los remitentes tendrán la facultad de pedir la entrega a domicilio por un propio inmediatamente después de la llegada, abonando el porte especial de entrega por propio, previsto por el artículo 40 (2) del Convenio Postal Universal.

Esta facultad no existirá más que entre aquellos países que hayan organizado el servicio de entrega por propio en sus relaciones recíprocas.

3. Mediante esta remuneración suplementaria, las Administraciones podrán, previo acuerdo, disponer la entrega a domicilio por medios especiales, principalmente por el empleo de tubos neumáticos.

ARTICULO 6.º

Reexpedición y devolución de la correspondencia-avión

1. La correspondencia-avión dirigida a destinatarios que hayan cambiado de residencia, se reexpedirá a su nuevo destino, por los medios de transporte ordinarios, a menos que el destinatario hubiera solicitado expresamente la reexpedición por la vía aérea y hubiese pagado de antemano en la Oficina reexpedidora el sobreporte aéreo del nuevo recorrido. La correspondencia declarada sobrante se devolverá al origen por la vía ordinaria.

(1) Artículos 34 y 35, según el Convenio de Londres.

(2) Artículo 44, según el Convenio de Londres.

2. Si la reexpedición o la devolución se verifica por los medios ordinarios del correo, la etiqueta « por avión » y toda indicación que se refiera al curso por la vía aérea, deberá ser tachada de oficio por medio de dos gruesos trazos transversales.

CAPÍTULO II

Envíos certificados o con valor declarado

I. Envíos certificados

ARTICULO 7.º

Los envíos certificados estarán sujetos a los portes postales y condiciones generales de admisión, previstos por el Convenio Postal Universal. Además, devengarán los mismos sobreportes aéreos que los envíos ordinarios.

ARTICULO 8.º

Responsabilidad

Las Administraciones de Correos serán responsables de los envíos certificados cursados por vía aérea en las mismas condiciones que para los otros envíos certificados.

II. Envíos con valor declarado

ARTICULO 9.º

Envíos con valor declarado

1. Las Administraciones que decidan admitir al transporte aéreo, en sus relaciones recíprocas, los envíos con valor declarado, estarán autorizadas a percibir con relación a estos envíos un derecho especial de seguro cuyo importe fijarán ellas mismas.

El total del derecho ordinario del seguro y del derecho especial no podrá rebasar los límites fijados por el artículo 3.º, letra c del Acuerdo relativo a las cartas y cajas con valor declarado.

2. En lo que se refiere a los envíos con valor declarado que transiten en despachos cerrados por el territorio de países no adheridos al

Acuerdo relativo a los envíos de esta clase, o que transiten por servicios aéreos de países con respecto a los cuales no se acepte responsabilidad por los valores, la responsabilidad de estos países estará limitada a la prevista para los envíos certificados.

CAPÍTULO III

Distribución de los sobreportes aéreos

Derechos de transporte

ARTICULO 10

Distribución de sobreportes

Cada Administración hará suyas íntegramente las cantidades que haya percibido por el concepto de sobreportes aéreos de todas clases.

ARTICULO 11

Derechos de transporte aéreo de despachos cerrados

1. Los derechos de tránsito previstos en el artículo 70 (1) del Convenio Postal Universal no se aplicarán a los servicios aéreos.

2. En derogación de las disposiciones del Convenio, los países de destino que se encarguen de la reexpedición de la correspondencia-avión por la vía aérea en su red interior, tendrán derecho a la bonificación de gastos de transporte en el interior. Esta bonificación deberá ser uniforme para todos los recorridos de la red interior de un mismo país.

3. Los derechos de transporte relativos a un mismo recorrido aéreo serán uniformes para todas las Administraciones que utilicen este servicio sin participar en los gastos de explotación.

4. Salvo las excepciones previstas en los párrafos 5 y 6 siguientes, los derechos de transporte aéreo se abonarán a la Administración de Correos del país en que se encuentre el aeropuerto en el cual se haya hecho cargo de la correspondencia el servicio aéreo.

5. La Administración que entregue a una empresa de transporte aéreo despachos destinados a utilizar sucesivamente varios servicios aéreos distintos, podrá, si está de acuerdo con las Administraciones intermedias, liquidar directamente con esta empresa los gastos de transporte por

(1) Artículo 73, según el Convenio de Londres.

la totalidad del recorrido. Las Administraciones intermediarias, por su parte, tendrán derecho a pedir la aplicación estricta de las disposiciones del párrafo 4.

6. En derogación de lo estipulado en los números 4 y 5 precedentes, se reservará a cada Administración de quien dependa un servicio aéreo, el derecho a percibir por la totalidad del recorrido los gastos de transportes relativos al uso de este servicio directamente de cada Administración que lo utilice.

7. Los gastos de transporte de la correspondencia-avión expedida en despachos cerrados quedarán a cargo de la Administración del país de origen; los gastos de transporte aéreo de la correspondencia expedida al descubierto quedarán a cargo de la Administración que la entregue al descubierto a otra Administración.

8. Salvo acuerdo en contrario entre las Administraciones de Correos interesadas, el transbordo en ruta y en un mismo aeropuerto de los despachos que utilicen sucesivamente varios servicios aéreos diferentes, se efectuará obligatoriamente por mediación de la Administración de Correos del país en que tenga lugar el transbordo. Esta disposición no se aplicará cuando el transbordo se realice entre aparatos que sirvan las secciones sucesivas de un mismo servicio.

9. No se percibirán derechos de depósito por los despachos-avión.

Sin embargo, en el caso en que, por circunstancias excepcionales, este depósito origine gastos considerables, las Administraciones de Correos estarán autorizadas para percibir por los despachos depositados los derechos de depósito previstos en el artículo 71 (1) del Convenio.

ARTICULO 71 (74 del Convenio de Londres)

El depósito, en un puerto, de despachos cerrados desembarcados de un buque correo y destinados a ser reembarcados a otro buque da lugar al pago de una remuneración fijada en 50 céntimos por saco a favor de la Administración de Correos del lugar del depósito, siempre que esta Administración no acredite derechos por un servicio de tránsito terrestre o marítimo.

10. Como medida temporal, la tarifa-base que se aplicará a las liquidaciones de cuentas entre las Administraciones en concepto de transportes aéreos, se fija en 6 1/2 céntimos de franco oro por fracción indivisible

Artículo 74, según el Convenio de Londres.

de 100 gramos de peso neto y de 100 kilómetros. Toda fracción de 100 gramos y de 100 kilómetros se redondeará, respectivamente, en los 100 gramos y 100 kilómetros superiores.

Este procedimiento de cálculo se aplicará igualmente a los despachos transportados en el servicio interior. (1)

11. Los precios de transporte enumerados anteriormente no se aplicarán a los transportes de largo recorrido efectuados por medio de servicios cuya creación y entretenimiento requieran gastos extraordinarios. Las condiciones de empleo de estos servicios serán convedidas de común acuerdo por las Administraciones interesadas, y serán uniformes para todas las Administraciones que utilicen estos servicios.

12. Los gastos de transporte aludidos deberán ser abonados también por la correspondencia exenta de derecho de tránsito, así como por los despachos o correspondencia mal dirigidos, en el caso de que sean cursados por vía aérea. (2)

ARTICULO 12

Derechos de transporte al descubierto de la correspondencia-avión

1. La correspondencia-avión podrá ser cambiada al descubierto por vía aérea entre dos Administraciones.

2. Los derechos de transporte aéreo se pagarán en su totalidad a la Administración de Correos del país, al cual dicha correspondencia se remita al descubierto para su reexpedición por vía aérea; esta Administración podrá exigir se formen paquetes distintos para los destinos que indique.

3. Para determinar los gastos de transporte y cuando no se perciban los derechos de tránsito al descubierto previstos por el Convenio, se aumentará en un 25 por 100 el peso neto de la correspondencia-avión cursada al descubierto, como compensación de los gastos correspondientes a los trabajos de distribución. (1)

ARTICULO 13

Cálculo de distancias entre países unidos por varias líneas aéreas

Si dos países están unidos por varias líneas aéreas, los gastos de transporte serán calculados según la distancia media de estos recorridos y su importancia en el tráfico internacional.

(1) Modificado. Ver Convenio de Londres.

(2) Ver párrafo 13: Convenio de Londres.

CAPÍTULO IV

Oficina Internacional

ARTICULO 14

Comunicaciones que han de dirigirse a la Oficina internacional

1. Las Administraciones se comunicarán por mediación de la Oficina Internacional.

a) La indicación de los sobreportes aéreos que perciban por la correspondencia-avión, tanto en su servicio interior como por la destinada a otros países.

b) La indicación de si admiten o no en el transporte aéreo cartas y cajas con valor declarado.

c) La lista de todas las líneas aéreas nacionales extranjeras que utilicen para el transporte de correspondencia-avión, ya funcionen estas líneas en el interior del país, ya partan de sus aeropuertos hacia países extranjeros ; estas últimas deben figurar en la lista con todo el recorrido, respecto al cual la Administración que las utiliza asuma responsabilidad por la correspondencia que les confía. La lista indicará, principalmente, por cada línea, la distancia y duración del recorrido, a contar del puerto de salida hasta los diferentes puertos de escala, la periodicidad del servicio, el país al cual deberán ser pagados los gastos de transporte aéreo y las condiciones o restricciones especiales a que esté subordinado el empleo de la línea. Al final de las indicaciones relativas a las líneas de servicio interior, cada Administración deberá indicar la distancia media que haya adoptado para la bonificación del transporte aéreo de la correspondencia-avión destinada al interior de su país.

d) La lista de los países con destino a los cuales acepta la reexpedición por vía aérea de la correspondencia-avión, indicando las vías por que tenga lugar la reexpedición, las distancias del recorrido aéreo y los gastos de transporte correspondientes. (1)

2. Las comunicaciones señaladas en c) y d) deberán ser enviadas regularmente dos veces al año, un mes antes del comienzo del servicio de verano y un mes antes del de invierno. Toda modificación ulteriormente efectuada deberá notificarse sin demora.

3. La Oficina Internacional completará, de acuerdo con las comunicaciones que reciba, las indicaciones de los compendios de noticias de

(1) Ver Convenio de Londres, Modelo A V 1.

interés general relativos a la ejecución del Convenio Postal Universal y del Acuerdo referente al cambio de cartas y cajas con valor declarado. Confeccionará, además, una lista general de líneas postales aéreas y una lista general de los países servidos por líneas aéreas, que serán distribuidas sin retraso entre las Administraciones. Las listas que proporcionen las Administraciones y las listas generales confeccionadas por la Oficina Internacional deberán ajustarse a los modelos Y y Z adjuntos. (1)

La Oficina Internacional se encargará igualmente de confeccionar un mapa universal que indique las líneas postales de comunicaciones aéreas internacionales y mapas suplementarios que comprendan las líneas interiores de cada continente.

4. A título de información provisional, se remitirá directamente por cada Administración a todas las demás que lo desearan una copia de las comunicaciones señaladas bajo c) y d).

5. Las Administraciones comunicarán, además, regularmente a todas las otras que lo solicitasen, los horarios de las líneas aéreas de sus redes interior e internacional, indicando por cada puerto de escala las horas de llegada y salida de los aviones.

CAPÍTULO V

Liquidación de cuentas

ARTICULO 15

Estadística para las cuentas

1. La cuenta general de los gastos de transporte aéreo se establecerá según los cuadros estadísticos que se formulen en la segunda semana del mes de noviembre y en la segunda semana del mes de junio de cada año. Los datos estadísticos de junio constituirán la base de las bonificaciones correspondientes al servicio de verano, y los de noviembre servirán para el servicio de invierno.

2. Las estadísticas referentes a servicio que no funcionen durante los meses de junio y noviembre, tendrán lugar del modo que convengan las Administraciones interesadas.

3. Como medida transitoria, toda Administración tendrá la facultad de pedir que la liquidación de cuentas tenga lugar trimestralmente sobre la base del peso bruto de los envíos realmente transportados durante el

(1) A V 1, según el Convenio de Londres.

trimestre anterior. En tal caso, las Administraciones interesadas acordarán el procedimiento que haya de seguirse.

ARTICULO 16

Formación de despachos ordinarios o por avión durante los períodos de estadística de gastos de transporte aéreo.

Las disposiciones del artículo 54 (1) del Reglamento de ejecución del Convenio Postal Universal no se aplicarán a las estadísticas bi-anales para la evaluación de los gastos de transporte aéreo. Sin embargo, durante el período de estas estadísticas, las etiquetas o direcciones de los despachos que contengan correspondencia-avión deberán llevar de una manera ostensible la indicación Statistique-avión.

ARTICULO 17 (2)

Comprobación del peso de la correspondencia-avión

1. Durante los períodos de estadística-avión, la Oficina de cambio remitente de un despacho-avión inscribirá en la hoja de aviso dirigida a la Oficina de cambio destinataria el peso neto de la correspondencia contenida en el despacho.

2. El peso neto total del contenido del despacho se indicará, además, en la etiqueta o sobre la dirección del despacho. Durante el período estadístico quedará prohibido incluir un despacho-avión dentro de otro colector de la misma clase.

3. En el caso de que se incluyera correspondencia al descubierto destinada a ser reexpedida por vía aérea dentro de un despacho ordinario o de un despacho-avión, se indicará el peso en la hoja de aviso separadamente para cada país a que vaya destinada la correspondencia-avión. En caso necesario, las indicaciones de peso podrán hacerse en una factura especial, conforme el modelo V adjunto que se unirá a la hoja de aviso.

4. No se tendrán en cuenta las fracciones de peso de 50 gramos o menos, y las fracciones de peso superiores a 50 gramos se redondearán a 100 gramos.

5. Estas indicaciones serán hechas por la Oficina de cambio destinataria. Si esta Oficina comprobare que el peso real de la correspondencia

(1) Art. 61, según el Convenio de Londres.

(2) Este artículo está modificado por el Convenio de Londres.

difería en más de 60 gramos del peso consignado en la hoja de aviso, rectificará la hoja y dará cuenta inmediatamente del error a la Oficina de Cambio remitente por medio de una hoja de rectificaciones. Si las diferencias de peso comprobadas quedasen dentro de los límites citados, las indicaciones de la Oficina reexpedidora serán consideradas como válidas.

ARTICULO 18 (1)

Lista de despachos-avión cerrados

Tan pronto como fuese posible, y en todo caso dentro de un plazo de quince días, después de cada período de estadística avión, las Administraciones que hubieren expedido despachos-avión cerrados, enviarán la lista de estos despachos a las diferentes Administraciones cuyos servicios hubiesen utilizado, incluso si procediera, a la del país de destino.

Si esta lista indicase despachos que no dieran lugar a bonificación por transporte aéreo, se inscribirá en ella una indicación explicativa, tal como *Poids ne dépasse pas 59 grs.*, etc. (1)

ARTICULO 19 (2)

Formación de los cuadros W y X de despachos-avión

1. Durante los períodos estadísticos, las Administraciones intermedias tomarán nota en un cuadro, conforme al modelo W adjunto, del peso neto de la correspondencia-avión indicada en las etiquetas o direcciones exteriores de los despachos-avión que hubiesen reexpedido por vía aérea allende las fronteras de su país. Se formulará un cuadro para cada Oficina de Cambio remitente de despachos-avión.

2. Las Administraciones que reciban despachos-avión y que se encarguen de reexpedir por vía aérea la correspondencia-avión que aquéllos contengan dentro de su red interior o allende las fronteras de su país, formularán un cuadro con arreglo al modelo adjunto, según las indicaciones que figuren en las hojas de aviso. Se procederá de la misma manera en lo referente a la correspondencia-avión contenida en los despachos ordinarios.

3. Tan pronto como fuese posible y, a más tardar, un mes después del cierre de las operaciones de estadística, los cuadros W y X serán re-

(1) El Convenio de Londres suprime el segundo párrafo de este artículo.

(2) Ver Convenio de Londres que ha modificado este artículo.

mitidos a las Oficinas de Cambio expedidoras para que consignent en ellos su aceptación.

Estas Oficinas, después de aceptar los cuadros, los transmitirán a su vez a la Administración Central de que dependan, la cual los hará llegar a la Administración Central del país acreedor.

4. Si la Administración acreedora no hubiese recibido ninguna observación rectificativa en un intervalo de tres meses, a contar de la fecha de envío, los cuadros se considerarán como admitidos de derecho.

En caso de circunstancias extraordinarias (largas distancias, etc.), estos plazos podrán prolongarse de común acuerdo entre las Administraciones interesadas.

ARTICULO 20 (1)

Cuenta de derechos de transporte aéreo

1. El peso neto de la correspondencia-avión que figure en los estados W y X se multiplicará por una cifra establecida con arreglo a la frecuencia de los servicios de verano y de invierno, y los productos así obtenidos servirán de base para las cuentas particulares que establezcan en francos y céntimos los precios de transporte correspondientes a cada Administración para el semestre en curso.

2. Estas cuentas serán formuladas por la Administración acreedora, la cual la transmitirá a la Administración deudora.

3. El peso de las sacas y del embalaje no se incluirá en la cuenta.

4. Las cuentas particulares serán hechas por duplicado y se enviarán a la Administración deudora lo antes posible. Si la Administración acreedora no recibiese ninguna observación rectificativa en un plazo de tres meses a contar de la fecha del envío, la cuenta se considerará como aceptada de derecho.

ARTICULO 21 (2)

Cuenta general

Salvo acuerdo en contrario entre las Administraciones interesadas, la cuenta general de gastos de transporte aéreo se hará dos veces al año por la Oficina Internacional, de acuerdo con las instrucciones fijadas para la liquidación de derechos de tránsito.

Sin embargo, la disposición del artículo 75, párrafo 3, del Convenio Postal Universal, no se aplicará a la liquidación de gastos de transporte aéreo. (2)

(1) Ver Convenio de Londres que modifica este artículo.

(2) En el Convenio de Londres no figura el párrafo segundo de este artículo.

CAPÍTULO IV

Disposiciones varias

ARTICULO 22 (1)

Estadística general

La estadística general formulada por la Oficina Internacional, se completará con la indicación de los envíos-avión comprendidos en las categorías de objetos indicados en la Sección III del cuadro estadístico R y en el cuadro estadístico S. Los gastos de transporte que figuran bajo el número 146 de la Sección V del cuadro estadístico R, deberán contener también los gastos de transporte por vía aérea.

ARTICULO 23 (2)

Rotulación de la correspondencia-avión

La correspondencia-avión será provista a la salida de una etiqueta especial de color azul con las palabras *Par avión* y su traducción en el idioma del país de origen.

ARTICULO 24 (3)

Transporte por vía aérea solamente en una parte del recorrido

Si el remitente deseara que su correspondencia fuese expedida por vía aérea, solamente en una parte del recorrido, deberá hacerlo constar. Al final del recorrido aéreo de esta correspondencia, el rótulo y etiqueta *Par avión*, así como la anotación especial, deberán ser tachadas de oficio por medio de dos gruesos trazos transversales.

ARTICULO 25 (4)

**Manera de expedir la correspondencia-avión
en los despachos ordinarios**

La manera de expedición prescrita en el artículo 48 (5) del Reglamento de ejecución del Convenio Postal Universal para los envíos por pro-

(1) Anulado por el Convenio de Londres.

(2) Art. 22 del Convenio de Londres.

(3) Art. 23 id. id.

(4) Art. 24 id. id.

(5) Art. 25, según el Convenio de Londres. Véase en dicho Convenio.

pio, se aplicará igualmente a la correspondencia-avión incluida en los despachos ordinarios, con la sola excepción de que la palabra *Exprès*, puesta sobre la etiqueta de los paquetes y en la columna « Observaciones » de las hojas de aviso, deberá ser sustituida por las palabras *Par avión*.

ARTICULO 26 (1)

Anotaciones que deberán llevar las hojas de aviso y de envío y las etiquetas de los despachos que contengan correspondencia-avión.

1. La presencia de correspondencia-avión en los despachos ordinarios se indicará con las palabras *Par avión* en el cuadro número 1 de la hoja de aviso y en la hoja de envío cuya estructura será, por lo tanto, modificada.

2. Las hojas de aviso que acompañen a los despachos-avión deberán llevar en su encabezamiento la etiqueta *Par avión*. La misma etiqueta *Par avión* se aplicará a las etiquetas o direcciones de estos despachos.

ARTICULO 27 (2)

Curso de la correspondencia-avión

1. Las Administraciones de la Unión que utilicen las comunicaciones aéreas para el transporte de su propia correspondencia, quedarán obligadas a cursar por estas mismas comunicaciones la correspondencia-avión que les sea entregada por otras Administraciones.

2. Las Administraciones que no dispongan de un servicio aéreo, cursarán la correspondencia-avión por las vías más rápidas utilizadas por el correo. Del mismo modo se procederá si por cualquier motivo el curso por estas últimas ofrece ventajas sobre una vía aérea existente.

ARTICULO 28 (3)

Despacho en Aduanas de la correspondencia sometida al pago de derechos fiscales.

Las Administraciones adoptarán las medidas pertinentes para acelerar todo lo posible las operaciones de Aduanas de la correspondencia-avión que devengue derechos arancelarios.

-
- (1) Art. 25 del Convenio de Londres.
 (2) Art. 26 id. id.
 (3) Art. 27 id. id.

ARTICULO 29 (1)

Aplicación de las disposiciones del Convenio Postal Universal

Las disposiciones del Convenio Postal Universal y de su Reglamento de ejecución se aplicarán en todo cuanto no esté expresamente reglamentado por los artículos precedentes.

ARTICULO 30 (2)

Entrada en vigor y duración de las disposiciones adoptadas

Las presentes disposiciones serán puestas en vigor, a ser posible, el 1 de enero de 1928 y continuarán vigentes hasta su sustitución por el Convenio de Londres. (2)

Disposiciones relativas al transporte de paquetes postales por vía aérea

ARTICULO 1.º

Paquetes admitidos al transporte aéreo

1. En las relaciones entre países cuyas Administraciones de Correos se pongan de acuerdo con este objeto, los paquetes ordinarios y con valor declarado, gravados o no con reembolso, se admitirán al transporte por vía aérea, si todo o parte de su recorrido está servido por una línea aérea utilizada para el servicio de paquetes postales. Los paquetes postales se denominarán en este caso « Paquetes postales-avión ».

2. Las Administraciones podrán también admitir paquetes postales-avión que, a petición de los expedidores, no deban ser cursados por vía aérea más que en una parte del recorrido aéreo existente.

ARTICULO 2.º

Libertad de tránsito de los paquetes postales-avión

1. La libertad de tránsito de los paquetes postales-avión, queda garantida en todo el territorio de la Unión.

(1) Ver artículo 28 del Convenio de Londres.

(2) Ver Convenio de Londres, art. 29 y el Protocolo final.

2. Sin embargo, las Administraciones de Correos no adquieren ningún compromiso en relación con la capacidad de transportes de las líneas aéreas abiertas al tráfico de paquetes postales-avión. Además, una Administración que no participe del servicio ordinario de paquetes postales, no podrá ser obligada a tomar parte en el transporte, por las vías ordinarias, de los paquetes postales-avión.

ARTICULO 3.º

Transmisión de los paquetes postales-avión

Salvo acuerdo en contrario, la transmisión de los paquetes postales-avión se efectuará al descubierto. Las Administraciones interesadas podrán ponerse de acuerdo para establecer cambios de paquetes postales-avión en sacas, cestones o recipientes cerrados, con hojas de ruta directas. Será obligatorio utilizar los envases cerrados, si, según la declaración de la Administración intermediaria, el envío al descubierto pudiese entorpecer las operaciones de esta última.

ARTICULO 4.º (1)

Curso de los paquetes postales-avión

Toda Administración que ejecute el servicio de paquetes postales quedará obligada, con la reserva prevista en el artículo 2.º, párrafo 2, a cursar por las vías aéreas, y, en su caso, por las vías terrestres y marítimas que utilice para sus propios envíos los paquetes postales-avión que le sean entregados por otra Administración. (1)

ARTICULO 5.º

Acondicionamiento de los paquetes postales-avión y de los boletines de expedición relativos a los mismos.

1. Los paquetes postales-avión y los boletines de expedición relativos a los mismos, serán provistos a la salida de una etiqueta especial de color azul que lleve las palabras *Par avión* y su traducción en la lengua del país de origen. El remitente podrá añadir la vía a seguir.

2. Cuando el remitente pida que el transporte de los paquetes se efectúe por vía aérea, en una parte del recorrido solamente, deberá indi-

(1) Ver Acuerdo de Londres.

carlo en el paquete y en el boletín de expedición respectivo. Al final de la transmisión aérea la indicación y la etiqueta *Par avión*, así como las anotaciones especiales, serán tachadas de oficio por medio de dos gruesos trazos transversales.

3. El peso en kilogramos de cada paquete deberá inscribirse por la Oficina de origen en el boletín de expedición en el lugar reservado a este efecto. Las fracciones de kilogramo serán redondeadas al kilogramo superior. (1)

ARTICULO 6.º

Dimensiones de los paquetes postales-avión

Como regla general, los paquetes postales-avión no podrán exceder de 100 centímetros de largo y de 50 centímetros en cada una de las otras dos dimensiones.

Las Administraciones notificarán las dimensiones que admitan, previo acuerdo con sus empresas de transporte aéreo.

ARTICULO 7.º

Derechos terrestres, marítimos y otros

1. Los paquetes postales-avión estarán sujetos a los derechos terrestres de los países de origen y destino; en cuanto a los derechos terrestres y marítimos de los países o servicios intermediarios, no se les aplicarán más que en el caso en que utilicen en su recorrido un transporte terrestre o marítimo intermediario. Las Administraciones de los países atravesados en vuelo no tendrán derecho a ninguna remuneración por los paquetes postales-avión transportados por vía aérea por encima de sus territorios.

2. Los portes adicionales de los paquetes embarazosos y de los paquetes urgentes no se percibirán más que sobre el importe de los derechos ordinarios; el sobreporte aéreo no sufrirá aumento por este concepto.

ARTÍCULO 8.º

Sobreporte aéreo

Los paquetes postales-avión serán sometidos a un sobreporte que se compondrá de los derechos pertenecientes a cada Administración que participe en el transporte aéreo.

(1) El Acuerdo de Londres anula este párrafo.

ARTÍCULO 9.º

Derechos de los países participantes en el transporte aéreo

1. Las Administraciones se comprometen a adoptar en lo posible las medidas necesarias para asegurar el establecimiento de tarifas de transporte uniformes basadas en el peso y en la distancia.

2. Si dos países están unidos por varias líneas aéreas, los derechos de transporte se establecerán según la distancia media de los recorridos entre los aeropuertos respectivos y su importancia para el tráfico internacional.

3. El país de origen que se encargue de la transmisión de los paquetes postales-avión al interior de su territorio por la vía aérea, sobre todo o parte del recorrido, entre el punto de origen y uno de sus aeropuertos de la línea de unión con el extranjero, tendrá derecho a una bonificación especial por este recorrido. El país de destino que se encargue de la transmisión de los paquetes postales-avión en el interior de su territorio por vía aérea, sobre todo o parte del recorrido entre uno de sus aeropuertos de la línea de unión con el extranjero y el punto de destino, tendrá derecho a una bonificación por este recorrido.

4. Las bonificaciones aludidas anteriormente deberán ser uniformes para todos los recorridos de la red interna de un mismo país, y se calcularán sobre la base de las indicaciones del cuadro precedente según la distancia media de estos recorridos adoptada para el servicio de la correspondencia. (1)

Es de advertir que no habrá lugar a estas bonificaciones:

1.º Cuando el lugar de origen o, respectivamente, el lugar de destino del paquete coincida con uno de los aeropuertos de la línea de unión con el extranjero por la cual haya sido cursado.

2.º Cuando el curso del paquete postal-avión se realice sobre todo el recorrido mencionado en el párrafo anterior por los medios ordinarios del país de origen o de destino.

5. Los derechos precitados se aplicarán también a los paquetes postales exentos de todo porte, según las disposiciones del artículo 15 (1) del Acuerdo relativo a los paquetes postales.

ARTÍCULO 10

Derechos de seguro

1. Por los paquetes postales-avión con declaración de valor se podrá

(1) Ver Acuerdo de Londres.

percibir en concepto de derecho de seguro, por cada fracción de 300 francos de la declaración del valor y además de los derechos de seguro aplicables eventualmente al transporte parcial, terrestre o marítimo de estos paquetes, 10 céntimos por servicio aéreo utilizado.

Este derecho está comprendido, en su caso, en los 50 céntimos por 300 francos de valor declarado que la Administración de origen puede percibir como derecho global.

2. Excepcionalmente, el derecho de seguro para ciertos servicios que supongan riesgos extraordinarios será fijado en cada caso particular por la Administración interesada; en este caso el derecho global podrá ser aumentado consecuentemente.

ARTICULO 11

Entrega por propio

Los remitentes tendrán la facultad de pedir la entrega a domicilio por un repartidor especial, inmediatamente después de la llegada, abonando el derecho especial previsto por el artículo 13 (1) del Acuerdo de Estocolmo y siempre que la Administración de destino haya declarado estar en disposición de ejecutar este servicio.

Sin embargo, cada Administración destinataria podrá pedir que el derecho de entrega por propio se fije en una cantidad inferior.

ARTICULO 12

Reexpedición y devolución de los paquetes postales-avión.

1. La reexpedición de un paquete postal-avión a un nuevo destino, a petición del remitente o del destinatario y siempre que esté admitida por las disposiciones generales del Acuerdo relativo a los paquetes postales, podrá realizarse por vía aérea siempre que esté garantizado el pago de los derechos correspondientes a la nueva transmisión. Igualmente se procederá cuando el remitente pida la devolución al origen de un paquete postal-avión.

El porte se cargará eventualmente a la Administración que haya formulado la petición de reexpedición o de devolución.

2. Si la reexpedición o la devolución se verificara por los medios postales ordinarios, la etiqueta *Par avion* y cualquier otra anotación rela-

(2) Art. 14, según el Acuerdo de Londres.

tiva al curso por vía aérea deberá ser tachada de oficio por medio de dos gruesos trazos transversales. Los paquetes postales-avión mal dirigidos se enviarán a su destino por la vía aérea más corta; si los derechos de transportes bonificados a la Administración reexpedidora no fueran suficientes para cubrir los derechos del nuevo recorrido aéreo, la diferencia se cargará a la Administración causante del error en el curso.

3. En caso de aterrizaje forzoso o de falta de enlace, las Administraciones que aseguren el nuevo curso percibirán su parte alícuota de la Administración remitente.

ARTICULO 13

Hojas de ruta

1. Los paquetes postales-avión se anotarán por la Oficina de Cambio remitente en una hoja de ruta especial, conforme al modelo A (1) adjunto, con todos los datos que este impreso requiere. La hoja de ruta deberá llevar en el encabezamiento la etiqueta *Par avion*.

2. Las Oficinas de Cambio remitentes deberán numerar, salvo acuerdo en contrario, las hojas de ruta especiales en el ángulo superior izquierdo, utilizando una serie anual por cada Oficina de origen y por cada Oficina de destino, mencionando, encima del número, el servicio aéreo por el cual se haya efectuado la expedición.

El último número del año anterior deberá mencionarse en la primera hoja de ruta del año siguiente.

3. Si la transmisión de los paquetes-avión de un país a otro se hiciera por la vía ordinaria simultáneamente con paquetes postales ordinarios, se indicará por una anotación adecuada en la hoja de ruta principal la presencia en el envío de paquetes-avión con la hoja de ruta especial.

ARTICULO 14

Recipientes cerrados

Si la expedición de paquetes postales-avión se efectuara en recipientes cerrados, las etiquetas o direcciones de estos recipientes cerrados deberán llevar la etiqueta *Par avion*.

(1) modelo C. P. 17, según el Acuerdo de Londres.

ARTICULO 15

Despacho en Aduanas de los paquetes postales-avión

Las Administraciones adoptarán las medidas pertinentes para acelerar todo lo posible las operaciones de Aduanas de los paquetes postales-avión.

ARTICULO 16

Responsabilidad

Salvo aviso en contrario, las Administraciones de Correos asumirán por el transporte de los paquetes postales por vía aérea la misma responsabilidad que por el transporte por vía ordinaria.

ARTICULO 17

Bonificación de derechos de transporte terrestre, marítimo y aéreo

La Administración remitente abonará por cada paquete postal-avión a la Administración destinataria y a las Administraciones intermediarias, los derechos que les correspondan en virtud de las disposiciones precedentes y según las indicaciones del cuadro P (1) mencionado en el art. 21.

ARTICULO 18

Bonificación de los derechos de seguro

Por los paquetes postales-avión con valor declarado, la Administración de origen abonará a cada Administración intermediaria que se encargue de su transporte aéreo más allá de las fronteras de su país, una cuota de derecho de seguro fijada, salvo para los servicios que supongan riesgos extraordinarios, en 10 céntimos por cada 300 francos o fracción de 300 francos. La misma cuota se abonará a la Administración de destino que realice el transporte de los paquetes postales-avión con valor declarado por vía aérea en el interior del territorio de su país.

ARTICULO 19

Transbordo

Salvo acuerdo en contrario entre las Administraciones de Correos

(1) C. P. 18, según el Acuerdo de Londres.



interesadas, el transbordo en ruta en un mismo aeropuerto de paquetes postales-avión que utilicen sucesivamente varios servicios aéreos diferentes, se efectuará obligadamente por mediación de la Administración de Correos del país en que tenga lugar el transbordo. Esta disposición no se aplicará cuando el transbordo se realice entre aparatos que sirvan las secciones sucesivas de un mismo servicio.

ARTICULO 20

Cuenta de bonificaciones

La cuenta de bonificaciones correspondientes a los transportes aéreos y otros de paquetes postales-avión, se formalizará según las reglas admitidas para la cuenta de bonificaciones correspondientes a los paquetes ordinarios.

ARTICULO 21

Informes que deben comunicarse a las Administraciones

1. Las Administraciones se comunicarán por mediación de la Oficina Internacional.

a) La indicación de que se encargan o no de la retransmisión de paquetes postales-avión en el interior de su país por vía aérea, sobre todo o parte de su recorrido y, en su caso, con destino a qué localidades, expresando si a petición de los remitentes pueden cursarse paquetes-avión con otros destinos por mediación de dichas localidades.

b) El informe de si aceptan o no paquetes postales-avión con valor declarado.

2. Aquellas Administraciones que dispongan de líneas aéreas para el transporte de los paquetes postales-avión se notificarán mutuamente por medio de cuadros coliformes al modelo P (1) adjunto.

a) Las bonificaciones que reclamen por el transporte aéreo u otro en el interior de su territorio y las dimensiones que admitan para los paquetes postales-avión destinados a su país.

b) La nomenclatura de los países con destino a los cuales los paquetes postales avión puedan serle entregados para su curso por la vía aérea sobre todo o parte del recorrido ulterior.

(1) C. P. 18, según el Acuerdo de Londres

c) Los servicios aéreos de enlace con el extranjero, por los cuales pueda verificarse la expedición, indicando los recorridos y las distancias en kilómetros.

d) Los derechos de transporte aéreo y otros que deban serle abonados por la transmisión hasta el país de destino y eventualmente en el interior de éste.

c) El porte de entrega por propio cuando se reduzca, de conformidad con el segundo párrafo del artículo 11.

3. Cada Administración deberá comunicar, además, directamente a las Administraciones con las que tenga relación directa, cuales sean los países para los que se proponga entregarle paquetes postales-avión (1).

ARTICULO 22

Aplicación de las disposiciones del Acuerdo relativo a los paquetes postales

Las disposiciones del Acuerdo relativo a los paquetes postales y de su Reglamento de ejecución, se aplicarán en todo cuanto no esté expresamente reglamentado por los artículos precedentes.

ARTICULO 23

Entrada en vigor y duración de las disposiciones

Las presentes disposiciones serán puestas en vigor, a ser posible, el 1 de enero de 1928 y continuarán vigentes hasta su sustitución por el Acuerdo de Londres (1).

(1) Ver Acuerdo de Londres.

Convenio de Londres

El Convenio de Londres ha introducido algunas modificaciones a la legislación acordada por la Conferencia aérea celebrada en La Haya, y lo mismo hemos de decir respecto al Acuerdo relativo al transporte de paquetes postales por vía aérea. Sin embargo dichas modificaciones afectan a un escaso número de artículos, y consideramos que no hay necesidad de reproducir en su totalidad los citados textos firmados en Londres.

En su vista nos limitaremos a insertar a continuación aquellos párrafos o artículos que han sufrido alteración, agregando, a la vez, aquellos otros que han entrado a formar parte de la legislación en vigor; todo ello de acuerdo con las llamadas que cuidadosamente hemos procurado incluir en el texto que sigue al epígrafe « Conferencia de La Haya ».

CONVENIO DE LONDRES

Protocolo final del Convenio

En el acto de proceder a la firma del Convenio postal universal en el día de la fecha, los Plenipotenciarios que suscriben han convenido lo siguiente :

.

VII

Servicios aéreos

Las disposiciones relativas al transporte de la correspondencia por vía aérea quedan incorporadas al Convenio postal universal y son consideradas como parte integrante del mismo así como de su Reglamento.

Sin embargo, por derogación de las disposiciones generales del Convenio, la modificación de estas disposiciones puede ser revisada ulteriormente por una Conferencia en la que participen

los representantes de las Administraciones directamente interesadas.

Dicha Conferencia podrá ser convocada por mediación de la Oficina Internacional a petición de tres, por lo menos, de aquellas Administraciones.

El conjunto de disposiciones propuestas por esta Conferencia deberá ser sometido, por conducto de la Oficina Internacional, al voto de los Países de la Unión. La decisión será tomada por la mayoría de votos emitidos.

Disposiciones relativas al transporte de la correspondencia por vía aérea

ARTICULO 1.º

1. Se admitirán al transporte aéreo, en todo o parte del recorrido, todos los objetos designados en el artículo 32 del Convenio postal universal, a saber: las cartas, tarjetas postales sencillas o con respuesta pagada, papeles de negocios, muestras de comercio, impresos de toda clase, incluso los impresos en relieve para uso de los ciegos, así como los giros y bonos postales. Estos envíos toman, en este caso, la denominación de « Correspondencia-avión ».

• • • • •

ARTICULO 3.º

• • • • •

4. Los sobreportes mencionados en los párrafos 1, 2 y 3 del presente artículo (1) se aplican solamente a los servicios a los cuales es aplicable la tarifa prevista en el párrafo 10 del artículo 11. Dichos sobreportes deben ser uniformes para cada país de destino.

5. El sobreporte de la correspondencia-avión transportada por servicios extraordinarios (art. 11, párrafo 11) podrá ser aumentado en proporción a los gastos extraordinarios que el empleo de estos servicios origine.

6. Los sobreportes deben ser abonados obligatoriamente a la salida. Salvo en los casos previstos en el artículo 6, no pueden ser percibidos del destinatario.

(1) Ver « Conferencia de La Haya » : Reglamento.

7. La correspondencia-avión será franqueada en las condiciones previstas por el artículo 46 del Convenio postal universal. Sin embargo, y sin perjuicio de la naturaleza de los envíos, el franqueo puede representarse por indicación manuscrita, en cifras, de la suma percibida, expresada en moneda del país de origen bajo la forma:

Affranchissement perçu : Fr. c.

Esta indicación debe figurar en una casilla especial o sobre una estampilla o etiqueta adecuadas, o bien escrita sobre la cubierta del objeto por un procedimiento cualquiera. En todo caso, al lado de la indicación debe estamparse el sello de fechas de la oficina de origen.

ARTICULO 11

10. Como medida temporal, la tarifa-base que se aplicará a las liquidaciones de cuentas entre las Administraciones en concepto de transportes aéreos, se fija a 6 céntimos de franco oro por fracción indivisible de 100 gramos de peso bruto y de 100 kilómetros. Toda fracción de 100 gramos y de 100 kilómetros se redondeará respectivamente, en los 100 gramos y 100 kilómetros superiores y esto separadamente para cada despacho objeto de la estadística-avión. Los despachos aéreos transportados en el servicio interior están sometidos a las mismas reglas.

EJEMPLO (1)

Gastos de transporte aéreo que acredita Francia por 1.475 gramos de peso bruto de correspondencia-avión de España con destino a Alemania, cursada por mediación del primer país, por un recorrido de 550 kilómetros.

1.475 gs. = 15 fracciones de a 6 céntimos de franco oro por 100 kilómetros = $15 \times 6 = 90$ cts.

550 kms. = 6 fracciones de 100 kms.

$90 \times 6 = 5'40$.

Francia percibe : 5'40 francos oro.

Si esta correspondencia se hubiera cursado al descubierto (artículo 12), con el mismo peso, peso neto, e igual distancia, Francia

(1) Del autor.

percibiría aquella cantidad, aumentada en un 25 por 100, teniendo siempre en cuenta que dicho aumento no puede resultar superior a 1'50 grs. por 100 gramos.

13. Fuera de los gastos eventuales de depósito a que hace referencia el párrafo 9 (1), las Administraciones de los países atravesados en vuelo no tendrán derecho a ninguna remuneración por los despachos transportados por vía aérea sobre su territorio.

ARTICULO 12

3. Para determinar los gastos de transporte, el peso neto de la correspondencia-avión cursada al descubierto será aumentado en un 25 por 100, como compensación de los gastos correspondientes a los trabajos de distribución. Sin embargo, el aumento de los gastos de transporte aéreo que resulte a favor de un país de tránsito no podrá exceder de 1 franco 50 céntimos por 100 gramos de peso neto.

ARTICULO 17

Comprobación del peso de la correspondencia-avión

1. Durante los periodos de estadística-avión, la fecha de expedición y el peso bruto del despacho serán indicados sobre la etiqueta o sobre la dirección exterior del despacho. La inclusión de un despacho-avión dentro de otro colector de la misma clase quedará prohibida durante el período estadístico.

2. En el caso de que se incluyera correspondencia al descubierto destinada a ser reexpedida por vía aérea dentro de un despacho ordinario o de un despacho-avión, se indicará el peso en la hoja de aviso separadamente para cada país a que vaya destinada la correspondencia-avión. En caso necesario, las indicaciones del peso podrán hacerse en una factura especial, conforme al modelo A V 2 (2) adjunto, que se unirá a la hoja de aviso.

(1) Ver « Conferencia de La Haya » : Reglamento.

(2) Ver página 128.

3. Estas indicaciones serán hechas por la Oficina de cambio destinataria. Si esta Oficina comprobare que el peso total de la correspondencia difería en más de 20 gramos del peso consignado en la hoja de aviso, rectificará la hoja y dará cuenta inmediatamente del error a la Oficina de cambio remitente por medio de una hoja de rectificaciones. Si las diferencias de peso comprobadas quedasen dentro de los límites citados, las indicaciones de la Oficina reexpedidora serán consideradas como válidas.

.

ARTICULO 19

Formación de los cuadros A V 3 y A V 4 de despachos-avión

1. Durante los periódicos estadísticos, las Administraciones intermedias tomarán nota en un cuadro, conforme al modelo A V 3 adjunto (1), de los pesos indicados sobre las etiquetas o direcciones exteriores de los despachos-avión que hubiesen reexpedido por vía aérea allende las fronteras de su país. Se formulará un cuadro para cada Oficina de Cambio remitente de despachos-avión.

2. Las Administraciones que reciban despachos-avión y que se encarguen de reexpedir por vía aérea la correspondencia-avión que aquellos contengan dentro de su red interior o allende las fronteras de su país, formularán un cuadro con arreglo al modelo A V 4 adjunto (2), según las indicaciones que figuren en las hojas de adisa. Se procederá de la misma manera en lo referente a la correspondencia-avión contenida en los despachos ordinarios.

3. Tan pronto como fuese posible y, a más tardar, un mes después del cierre de las operaciones de estadística, los cuadros A V 3 y A V 4 serán remitidos a las Oficinas de cambio expedidoras para que consignen en ellos su aceptación. Estas Oficinas, después de aceptar los cuadros, los transmitirán a su vez a la Administración Central de que dependan, la cual los hará llegar a la Administración Central del país acreedor.

4. Si la Administración acreedora no hubiese recibido ninguna observación rectificativa en un intervalo de tres meses, a contar de la fecha del envío, los cuadros se considerarán como admitidos de derecho. En caso de circunstancias extraordinarias (larga distancia, etc.), estos plazos podrán prorrogarse de común acuerdo entre las Administraciones interesadas.

(1) Ver página 129.

(2) Ver página 130.

ARTICULO 20

Cuentas de derechos de transporte aéreo

1. Los pesos bruto o neto de la correspondencia-avión que figure en los estados A V 3 o A V 4 serán multiplicados por una cifra establecida con arreglo a la frecuencia de los servicios de verano y de invierno, y los productos así obtenidos servirán de base para las cuentas particulares que establezcan en francos y céntimos los precios de transporte correspondientes a cada Administración por el semestre en curso.

2. Estas cuentas serán formuladas por la Administración acreedora, la cual la transmitirá a la Administración deudora.

3. Las cuentas particulares serán hechas por duplicado y se enviarán a la Administración deudora lo antes posible. Si la administración acreedora no recibiese ninguna observación rectificativa en un plazo de tres meses a contar de la fecha del envío, la cuenta se considerará como aceptada de derecho.

ARTICULO 24

Manera de expedir la correspondencia-avión en los despachos ordinarios.

La manera de expedición prescrita en el artículo 55 del Reglamento de ejecución del Convenio postal universal para los envíos urgentes, se aplicará igualmente a la correspondencia-avión incluida en los despachos ordinarios, con la sola excepción de que la palabra *Exprès*, puesta sobre la etiqueta de los paquetes y en la columna de *Observaciones* de las hojas de aviso, deberá ser sustituido por la palabras *Par avion*.

ARTÍCULO 55, que se menciona

1. « Los envíos urgentes ordinarios se agruparán en un paquete especial, que llevará una etiqueta en la que anotará en gruesos caracteres la palabra *Exprès* y serán incluidos, por las Oficinas de Cambio, en el sobre que contenga la hoja de aviso que acompaña al despacho.

Sin embargo, si este sobre debe ir colocado al fondo del saco conteniendo envíos certificados, el paquete de envíos urgentes

irá colocado en el saco exterior. La presencia en el despacho de correspondencia de esta clase, será anunciada por medio de una ficha colocada en el sobre que contenga la hoja de aviso. El mismo procedimiento habrá de seguirse cuando los envíos urgentes no pueden ir unidos a la hoja de aviso, a causa de su número, de su forma o de sus dimensiones.

2.º Los envíos urgentes irán certificados, en su orden. entre los demás envíos certificados, cuidando de que en los respectivos asientos de la hoja de aviso o de las listas especiales, figure en la casilla de *Observaciones* la palabra *Exprès.* »

ARTICULO 28

Aplicación de las disposiciones del Convenio y de los Acuerdos.

Las disposiciones del Convenio y de los Acuerdos, así como de los respectivos Reglamentos de ejecución, excepción hecha del Acuerdo relativo a los paquetes postales, así como su Reglamento, serían aplicables en todo cuanto no esté especialmente reglamentado por los artículos precedentes.

ARTICULO 29

Entrada en vigor y duración de las disposiciones adoptadas

Las presentes disposiciones serán puestas en vigor a partir del día en que comience a regir el Convenio Postal Universal y tendrán la misma duración que este Convenio, a menos que no sean renovadas de común acuerdo entre las partes interesadas.

Firmado en Londres, a 28 de junio de 1929.

(Siguen las firmas).

Protocolo final de las disposiciones relativas al transporte de la correspondencia por vía aérea.

ARTÍCULO ÚNICO

Gastos de transporte aérea de los despachos cerrados

Las Administraciones de la India Británica y de la Unión de las Repúblicas Soviético-Socialistas, tendrán la facultad de percibir los gastos de transporte previstos en el artículo 11 de las Disposiciones relativas al transporte de la correspondencia por vía aérea por cada recorrido por la red interior de su país.

Firmado en Londres, a 28 de junio de 1929.

(Siguen las firmas).

MODELLOS

AV I (1)
(art 14, § 1)

Liste des lignes aériennes, des pays desservis et des surtaxes aériennes.

N.º d'ordre	Noms des pays desservis par voie aérienne	1.º Parcours		Longueur réelle de la ligne et classement des services (km.)	Durée du trajet (heures)	Périodicité du service	Prix de transport pour le parcours aérien		Pays auquel les frais de transport aérien doivent être payés	Surtaxe aérienne perçue	Observations
		2.º Nom de la Compagnie	jusqu'au pays de destination (francs-or)				dans le pays de destination même (francs-or)				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	

(Dimensions : 210 x 297 mm.)

(1) Conferencia de La Haya : (art. 14, § 3).

AV-2

(art. 17, § 2)

Office expéditeur de la dépêche :

Office destinataire de la dépêche :

BORDEREAU

des poids des correspondances-avion

contenues dans la dépêche ^{ordinaire}
-avion

du bureau d'échange d

pour le bureau d'échange d

expédiée le 19 à h. m.

arrivée le 19 à h. m.

Numéro d'ordre 1	Noms des pays de destination des correspondances-avion 2	Poids net Grammes 3	Observations 4

(Dimensions : 210 × 297 mm.)

AV 3

(art. 19, § 1)

Office expéditeur de la dépêche :

Office réacheminant de la dépêche :

TRANSPORT AÉRIEN DE DÉPÊCHES-AVION CLOSES

Relevé des poids bruts des dépêches-avion réacheminées par le bureau d'échange d'..... pendant la période de la statistique du au

Numéro d'ordre	Date d'expédition du bureau d'origine	Bureau d'origine	Bureau de destination	La dépêche a été réacheminée par voie aérienne d..... à.....	Poids brut de la dépêche Grammes	Distance en kilomètres	Frais de transport aérien afférents à la dépêche		Observations
							Fr.	c.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
Totaux									

....., le 19.....

Le Chef du bureau transitaire :

....., le 19.....

Vu et accepté :
Le Chef du bureau d'origine :

(Dimensions : 210 × 297 mm.)

AV 4

(art. 19, § 2)

Office expéditeur de la dépêche :

Office destinataire de la dépêche :

TRANSPORT AÉRIEN DE CORRESPONDANCES-AVION

Relevé du poids net des correspondances-avion contenues dans les dépêches ^{ordinaire}_{-avion} du bureau d'échange d pour le bureau d'échange d expédiées pendant la période de la statistique du au

1	2	3	Poids net des correspondances-avion destinées à d'autres pays					14	15					
			Parcours aériens intermédiaires							Moyenne du parcours aérien dans le pays de destination 1)				
			avec majoration de taxe			sans majoration de taxe								
km.) 1)			km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.	Pays de destination	Observations		
gr.	gr.	gr.	gr.	gr.	gr.	gr.	gr.	gr.	gr.					
			4	5	6	7	8	9	10	11	12	13		
		Totaux.												

1) Les colonnes 3 et 9 à 13 ne sont remplies que dans le cas où le pays de destination des correspondances-avion se charge de leur réacheminement par la voie aérienne à l'intérieur de son territoire. Les correspondances-avion destinées à la localité de l'aéroport de réception d'une dépêche-avion n'entrent pas dans le calcul de poids.

....., le 19, le 19

Le Chef du bureau transitaire :

Vu et accepté :
Le Chef du bureau d'origine :

(Dimensions : 210 × 297 mm.)

Acuerdo de Londres

Protocolo final del Acuerdo relativo a los Paquetes postales

En el acto de proceder a la firma del Acuerdo relativo a los paquetes postales, terminado en el día de la fecha, los Plenipotenciarios que suscriben han convenido lo siguiente :

.....

II

Servicios aéreos

Las disposiciones relativas al transporte de los paquetes postales por vía aérea quedan incorporadas al Acuerdo relativo a los paquetes postales y son consideradas como parte integrante del mismo así como de su Reglamento.

Sin embargo, por derogación de las disposiciones generales del Acuerdo, la modificación de estas disposiciones puede ser revisada ulteriormente por una Conferencia en la que participen los representantes de las Administraciones directamente interesadas.

Dicha Conferencia podrá ser convocada por mediación de la Oficina internacional a petición de tres, por lo menos, de aquellas Administraciones.

El conjunto de disposiciones propuestas por esta Conferencia deberá ser sometido, por conducto de la Oficina internacional, al voto de los Países de la Unión. La decisión será tomada por la mayoría de votos emitidos.

Disposiciones relativas al transporte de paquetes postales por vía aérea

ARTÍCULO 4.º

Toda Administración que ejecute el servicio de paquetes postales-avión quedará obligada, con la reserva prevista en el artículo 2.º, párrafo 2, a cursar por las vías aéreas, y, en su caso, por las vías terrestres y marítimas que utilice para sus propios envíos los paquetes postales-avión que le sean entregados por otra Administración. Si, por una razón cualquiera, el curso por otra vía ofreciera, en un caso especial, ventajas sobre la vía aérea existente, los paquetes postales-avión deberán ser cursados por esta vía y tratados eventualmente como paquetes urgentes.

Cuando, por cualquier causa, no es posible utilizar en todo su recorrido.—el servicio aéreo internacional, la Administración que se beneficia del sobreporte aéreo internacional previsto en el artículo 8.º,—está obligada a cursar los paquetes postales-avión por los medios más rápidos de que disponga para el transporte de sus paquetes postales y tratarlos eventualmente como paquetes urgentes.

Fuera de este caso, las Administraciones expedirán los paquetes postales-avión por las vías ordinarias, a menos que los paquetes no lleven la indicación « Urgente » y que la Administración interesada no participe del servicio de paquetes urgentes y no haya recibido la bonificación correspondiente al mismo. Las Administraciones que no prestan el servicio de paquetes postales-avión expedirán igualmente por las vías ordinarias los paquetes de esta clase que reciban. En caso de interrupción parcial o total del servicio aéreo interior, deberá aplicarse el procedimiento que se indica en el párrafo anterior.

ARTÍCULO 5.º

Queda anulado el párrafo 3.

ARTÍCULO 9.º

4. Los derechos y bonificaciones aludidas anteriormente deberán ser uniformes para todos los recorridos de la red interna de un mismo país y se calcularán según la distancia media de estos recorridos adoptada para el servicio de la correspondencia.

No habrá lugar a tales derechos y bonificaciones.

a) Cuando el lugar de origen o, respectivamente, el lugar de destino del paquete coincida con uno de los aeropuertos de la línea de unión con el extranjero por la cual haya sido cursado.

b) Cuando el curso del paquete postal-avión se realice sobre todo el recorrido mencionado en el párrafo anterior por los medios ordinarios del país de origen o de destino.

5. Los derechos y bonificaciones precitadas se aplicarán también a los paquetes postales exentos de todo porte, según las disposiciones del artículo 17 del Acuerdo relativo a los paquetes postales.

ARTÍCULO 21

Agregar :

4. Cada Administración debe, además, comunicar a las Oficinas con las cuales está en relación directa, los países que le han de servir de intermediarios para dirigirles los paquetes postales-avión.

ARTICULO 23

Las presentes Disposiciones comenzarán a regir a partir de la entrada en vigor del Acuerdo relativo a los paquetes postales. Tendrán igual duración que el Acuerdo, a menos que no sean renovadas de común acuerdo entre las partes interesadas.

Firmado en Londres, a 23 de junio de 1929.

(Siguen las firmas).

MODELOS

CP 17

(Disp. poste aérienne, art. 13, § 1)

PAYS D'ORIGINE

Place réservée pour l'étiquette
« Par avion »

PAYS DE DESTINATION

Numéro d'ordre de la feuille de route :

FEUILLE DE ROUTE

des colis postaux-avion expédiés par le bureau d'échange

d au bureau d'échange d

Timbre du bureau

Départ (..... envoi) du 19, à h. m.

Arrivée du 19, à h. m.

d'ordre	Numéro de l'enregistrement	Nombre de colis postaux	Bureau		Poids de chaque colis avec valeur déclarée	Valeur déclarée	Bonifications				Montant des remboursements	Observations
			d'origine	de destination 1)			des taxes et droits ordinaires (territoriaux et maritimes)		des droits de transport aérien			
							par l'Office expéditeur à l'Office correspondant	par l'Office correspondant à l'Office expéditeur	par l'Office expéditeur à l'Office correspondant	par l'Office correspondant à l'Office expéditeur		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
						Francs-or	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
	Totaux											

L'agent du bureau expéditeur :

L'agent du bureau destinataire :

1) Ne pas remplir dans les cas où les colis sont adressés au même bureau que les feuilles de route.

(Dimensions : 148 × 210 ou 210 × 297 mm.)

CP 18

(Disp poste aérienne, art. 21, § 2)

Office expéditeur du présent Tableau

TABLEAU

INDIQUANT LES CONDITIONS AUXQUELLES L'OFFICE DES
POSTES D..... ACCEPTE DES COLIS POSTAUX-AVION
POUR SON PROPRE TERRITOIRE ET A DESTINATION DES
PAYS POUR LESQUELS IL EST A MEME DE SERVIR D'INTER-
MÉDIAIRE

(Dimensions : 210 × 297 mm.)

FRAIS DE TRANSPORT AÉRIEN

Pays de destination	Voie de transmission	Désignation des services aériens à employer	Distance en km.	Total des frais de transport aérien à bonifier à l'Office d.....				Observations
				jusqu'au pays de destination		à l'intérieur du pays de destination		
				Taxe au poids	Droit d'assurance par 300 francs	Taxe au poids	Droit d'assurance par 300 francs.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9

1. Service à l'intérieur de

(Nom du pays)

2. Service à destination d'autres pays

Participación de España en el servicio aéreo internacional

(D. O. núm. 1.262 de 11-1-29)

REAL ORDEN

Ilustrísimo señor : S. M. el Rey (q. D. g.), de conformidad con lo propuesto por esa Dirección general, se ha servido aprobar las adjuntas instrucciones para la admisión, curso y entrega de la correspondencia internacional aérea, como ampliación y adaptación de las disposiciones relativas al transporte de la misma, acordadas en la Conferencia de El Haya en 10 de septiembre de 1927, y aceptadas por la Administración española por Real orden de 3 de noviembre del mismo año, a fin de que, llegado el momento de poner en ejecución el servicio de cambio de envíos postales por medio de aeronaves, el personal del Ramo se encuentre suficientemente preparado para llenar su cometido con la debida perfección.

De Real orden lo digo a V. I. a los efectos oportunos.
Madrid, 7 de enero de 1929.—Martínez Anido.

Servicio aéreo internacional

En cumplimiento de lo dispuesto por la Real orden que antecede, recomiendo al personal el estudio cuidadoso de las instrucciones dictadas para este servicio, a fin de que, al ser éste implantado en nuestras relaciones internacionales, puedan servir estas instrucciones de base para las especiales que en cada caso se dicten y la ejecución del servicio se desarrolle normalmente, quedando asegurada en todo momento la característica que distingue al transporte aéreo de todos los demás : la rapidez.

Madrid, 8 de enero de 1929.—El Director general, Tafur.

INSTRUCCIONES

para la admisión, curso y entrega de la correspondencia-avión
de servicio internacional.

1.^a—OBJETOS ADMITIDOS AL TRANSPORTE.

Podrán ser admitidos para su transporte por vía aérea en el servicio

internacional las cartas, tarjetas postales sencillas y con respuesta pagada, impresos de todas clases, periódicos, muestras de comercio, papeles de negocios y giros postales.

Las diversas categorías de correspondencia antes detalladas podrán admitirse también con el carácter de certificado.

La correspondencia de que se trata deberá reunir además de las condiciones generales que les sean aplicables, según su categoría y destino, las especiales que a continuación se detallan.

2.^a—FRANQUEO.

Además del franqueo que a cada objeto corresponda, según su clase, peso y destino, se aplicará a los que hayan de cursarse por vía aérea un sobreporte cuya cuantía dará a conocer para cada país de destino la Dirección general de Comunicaciones.

3.^a—ETIQUETAS

Mientras no sean puestos en circulación sellos especiales para el servicio aéreo, las Oficinas deberán recomendar al público, mediante avisos distribuidos lo más profusamente posible, que inscriba en los sobrescritos de sus envíos de una manera clara y visible la mención: « Por avión », que permita, en medio de la celeridad propia de los servicios postales, distinguir de toda la demás la correspondencia destinada a ser cursada por vía aérea.

Todo envío que entre en el servicio postal provisto de esta indicación y franqueado con arreglo a la tarifa antes aludida, deberá ser revestido por la Oficina de origen, en su anverso precisamente, de una etiqueta del modelo previsto por las disposiciones de El Haya, que oportunamente serán remitidas a las Oficinas por la Dirección general.

Cuando una Oficina de tránsito o de cambio reciba correspondencia franqueada con arreglo a lo dispuesto en la Instrucción segunda precedente y no lleve adherida la etiqueta especial, obviará la omisión adhiriendo esta etiqueta en el anverso como queda dicho.

4.^a—CORRESPONDENCIA-AVIÓN NO FRANCA O INSUFICIENTEMENTE FRANQUEADA

Las Oficinas de Correos que reciban correspondencia con la indicación « Por avión » y no hubiera sido franqueada como tal, la cursarán por

la vía ordinaria, anulando por medio de dos trazos transversales dicha indicación.

La correspondencia con insuficiencia de franqueo *se cursará por vía aérea únicamente en el caso en que la cantidad representada por los sellos de Correos a ella adheridos sea, cuando menos, la que corresponde al sobreporte aéreo.*

En ambos casos, esta correspondencia será marcada con el sello T, a los fines de la percepción del destinatario del duplo de la cantidad que represente la insuficiencia de franqueo.

5.^a—CURSO DE LA CORRESPONDENCIA-AVIÓN

a).—Expedición

1.^o *Por las Oficinas de origen y tránsito.*—Las Oficinas fijas y ambulantes cursarán la correspondencia-avión ordinaria a las Oficinas de cambio, por donde haya de tener salida, formando paquetes, en una de cuyas caras se colocará un trozo de papel blanco con la indicación « Correspondencia-avión ».

Estos paquetes se entregarán a manos de unos funcionarios a otros.

Si el volumen de la correspondencia lo exigiese, podrían utilizarse sacas; pero en este caso se consignaría en la etiqueta la indicación antes aludida. Estas sacas se entregarán de unos funcionarios a otros por separado de las demás que contengan la correspondencia a cursar por los medios ordinarios.

En cuanto afecta a la correspondencia-avión certificada, se cursará a las Oficinas de cambio en despachos u hojas especiales, consignando en la etiqueta del despacho o en el encabezamiento de la hoja de aviso la indicación « Correspondencia-avión ».

Los giros postales-avión serán cursados a las Oficinas de cambio en las mismas condiciones en que lo son los ordinarios.

2.^o—*Por las Oficinas de cambio.*—La correspondencia-avión podrá cursarse al extranjero en despachos cerrados especiales o incluida en tránsito al descubierto en los despachos ordinarios, según determine para cada caso concreto la Dirección general.

En el primer caso, las Oficinas de cambio procederán de la siguiente manera:

Los despachos se confeccionarán siguiendo las reglas generales prescritas por el Convenio de Estocolmo para los despachos ordinarios, pero las Oficinas de cambio deberán procurar por todos los medios no hacer uso de sacas más que en los casos estrictamente necesarios, confeccio-

nando siempre que sea posible el despacho en un paquete debidamente forrado y precintado.

Estos despachos deberán llevar en la cubierta, si es un paquete, o en la etiqueta, si es una saca, además de las indicaciones usuales, la mención « Par avión », y la indicación de los pesos neto y bruto, en la siguiente forma :

$$\begin{array}{r} \text{Poids net K gr.} \\ \hline \text{Poids brut K gr.} \end{array}$$

Estos despachos se acompañarán como los ordinarios de la hoja de aviso, modelo E, en la que se consignará, además de los datos por ella requeridos, el rótulo « Par avión ».

Cuando en un despacho-avión se curse correspondencia para países distintos de aquel al cual va dirigido y cuya reexpedición debe tener lugar también por avión, se unirá a la hoja de aviso un impreso modelo V, en el que se consignará el peso neto de esta correspondencia, anotando por separado el peso correspondiente a cada país de destino.

En el caso de que, por ordenarlo así la Dirección general, se incluyan los despachos-avión en los ordinarios, se anunciará esta circunstancia en el cuadro I de la hoja de aviso del despacho ordinario, con la mención « Par avión », seguida del número de despachos-avión incluidos.

Cuando la correspondencia-avión se curse en tránsito al descubierto incluida en los despachos ordinarios, las Oficinas de cambio procederán del siguiente modo :

Con la correspondencia ordinaria expedida en estas condiciones se formarán tantos paquetes como líneas aéreas hayan de utilizarse. Estos paquetes se forrarán y atarán con un simple cruzado de bramante, consignándose en el anverso la línea a que, respectivamente, estuvieran destinados y adhiriéndose a ellos la etiqueta « Par avión ».

Cada paquete se acompañará de una factura modelo V, en la que se inscribirá el peso neto de la correspondencia que lo constituya, anotando por separado el peso correspondiente a cada país de destino.

Para la inclusión de los aludidos paquetes en los despachos ordinarios, las Oficinas de cambio se atenderán a lo dispuesto por el artículo 48 del Reglamento, unido al Convenio de Estocolmo, que afecta a la correspondencia « Exprés », pero haciendo constar en el cuadro I de la hoja de aviso la frase « Par avión ».

Los certificados a expedir por vía aérea en los despachos ordinarios, se inscribirán con los demás certificados, pero se indicará su carácter es-

pecial en la columna de observaciones con la mención « Par avión », y su peso, por países de destino, se anotará en el impreso V correspondiente, de la misma manera que el de la correspondencia ordinaria, pero consignando en la columna de observaciones la inicial R.

Las Oficinas de cambio deberán remitir quincenalmente a la Dirección general una relación de los despachos-avión expedidos, con la indicación de los pesos neto y bruto de cada despacho y una copia de cada uno de los impresos V formulados en los casos anteriormente detallados.

b).—*Recepción*

1.º *Por las Oficinas de cambio.*—Las Oficinas de cambio que reciban del extranjero correspondencia-avión, bien sea en los despachos especiales o a descubierto en los ordinarios, deberán dar curso a la misma con la mayor premura, formando paquetes especiales o, si el volumen lo hiciese necesario, utilizando sacas, consignando siempre la frase « Correspondencia-avión » en la cubierta de los paquetes o en las etiquetas de las sacas.

Los certificados se cursarán a sus respectivos destinos en despachos u hojas especiales, consignando en las etiquetas o encabezamiento de las hojas, según el caso, la mención « Correspondencia-avión ».

En todas cuantas incidencias motive esta correspondencia y los despachos que la contengan, tales como rectificaciones, etc., se hará siempre constar su índole, con la inscripción en lápiz azul, « Por avión ».

Los giros postales-avión se cursarán junto con los ordinarios a las Oficinas de destino.

2.º *Por las Oficinas de destino.*—Las Oficinas de destino procederán a la entrega de esta correspondencia y de los giros-avión por los medios ordinarios, pero debiendo efectuarse siempre por el primer reparto subsiguiente a la llegada del correo que la conduzca.

Cuando la correspondencia y giros avión tengan además el carácter de urgentes, se procederá con ellos de la manera prescrita para la correspondencia urgente del servicio internacional.

6.ª—REEXPEDICIÓN Y DEVOLUCIÓN DE LA CORRESPONDENCIA-AVIÓN

La reexpedición de la correspondencia-avión, por cambio de residencia del destinatario, se efectuará como la de la correspondencia ordinaria, anulándose la indicación o etiqueta « Por avión », a menos que el

destinatario hubiera abonado previamente el sobreporie correspondiente a nuevo recorrido.

La correspondencia-avión será devuelta al origen, despojada de este carácter y en la forma y plazos normales, anulándose en este caso la indicación « Por avión ».

7.^a—DISPOSICIONES GENERALES

En todos cuantos detalles del servicio no se prevean en las presentes Instrucciones, regirán las disposiciones especiales de El Haya y de los Convenios Internacionales vigentes.

La Dirección general, a medida que vaya estableciendo con el extranjero cambios de correspondencia-avión, dictará las instrucciones especiales a las Oficinas del ramo.

Madrid, 7 de enero de 1929.—El Director general de Comunicaciones, **José Tafur**.—Aprobado: El Ministro de la Gobernación, **Martínez Anido**.

Inauguración del servicio aéreo internacional

REAL ORDEN

(D. O. núm. 1.346 de 19-IV-29)

Ilmo. Sr.: S. M. el Rey (q. D. g.), conformándose con lo propuesto por esa Dirección general, ha tenido a bien autorizar a V. I. para que, utilizando la mediación de Francia y de los servicios postales aéreos que relacionan este país con el extranjero, y ateniéndose para ello a las disposiciones del Acuerdo de El Haya suscrito por España en 10 de septiembre de 1927, se admita por las Oficinas de Correos la llamada correspondencia-avión destinada, hasta nuevo aviso, a ser transportada por vía aérea a partir de Francia, aplicándose a dicha correspondencia, además del franqueo normal, conforme con lo acordado por Real orden de 3 de noviembre de 1927, el sobreporte de 25 céntimos de peseta por cada veinte gramos o fracción de 20 gramos y por cada 1.000 kilómetros o fracción de 1.000 kilómetros de recorrido aéreo, para toda clase de correspondencia, salvo las tarjetas postales sencillas o con respuesta pagada y las libranzas de giro, que pagarán dicho sobreporte, las tarjetas sencillas y los

giros por cada unidad y las de respuesta pagada por cada una de sus partes.

Se ha servido asimismo S. M. autorizar a V. I. para fijar la fecha en que debe comenzar esta nueva modalidad del servicio de Correos y para dictar las órdenes e instrucciones que procedan.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 13 de abril de 1929.—Martínez Anido.

Señor Director general de Comunicaciones.

Países a los cuales puede dirigirse correspondencia - avión

Vías - Tarifas - Horarios

DISPOSICIONES

En virtud de lo dispuesto en la Real orden de 13 de abril de 1929, publicóse una Circular en 28 de mayo siguiente, fijando la fecha de 1.º de junio para la inauguración del servicio aéreo internacional, y dictando las convenientes normas para la realización del mismo.

Dichas disposiciones han sido complementadas y modificadas, en virtud de Real orden de 6 de diciembre de 1929 y Circular de 20 de diciembre del mismo año y por lo mismo consideramos innecesaria y hasta inconveniente—porque podría prestarse a confusiones—la publicación de aquellas que dejaron de surtir efecto, sustituyendo su texto por las disposiciones en vigor, que son las que siguen a continuación.

REAL ORDEN

(D. O. núm. 1.565 de 31-XII-29)

Ilmo. Sr. : La aplicación de las tarifas señaladas por las Reales órdenes de 13 de abril y 17 de agosto de 1929 en ejecución de la de 3 de noviembre de 1927 para la correspondencia a cursar por vía aérea con destino al extranjero, ha puesto de manifiesto que el sistema adoptado de señalar las mencionadas tarifas ateniéndose a la distancia real del recorri-

do aéreo y al número de líneas aéreas utilizadas, produce en la práctica confusiones, tanto en el público como en las Oficinas.

Por otra parte, la utilización de nuevas líneas aéreas para Francia y otros países europeos obligaría a señalar tarifas distintas de las ya existentes, por ser también distintos los recorridos aéreos, lo cual, a más de complicar la tarifa actual, daría lugar a que por nuestra Administración no se cumpliera estrictamente lo dispuesto por el párrafo cinco del art. 3 de las Disposiciones de La Haya, que estipula que los sobreportes de la correspondencia que haya de ser cursada por avión deberán ser uniformes para cada país de destino.

Además, considerando que las empresas de transportes aéreos han fijado sus derechos lo suficientemente reducidos para que, no siendo necesario fijar sobreportes que alcancen el límite señalado por las Disposiciones de La Haya, como máximo, éstos puedan ser tan reducidos que el público llegue a hacer uso de este nuevo medio de transporte, no como extraordinario y sólo en determinados casos, sino de una manera normal para el envío de su correspondencia.

Por todo ello,

S. M. el Rey (q. D. g.), conformándose con lo propuesto por esa Dirección general, ha tenido a bien disponer lo siguiente :

1.º Que lo dispuesto por el párrafo segundo de la Real orden de 3 de noviembre de 1927, acerca de los tipos de sobreporte aéreo, se entienda como límites máximos, dentro de los cuales estos sobreportes deben ser fijados.

2.º Que sean anuladas las tarifas de sobreportes aéreos señaladas por las Reales órdenes de 13 de abril y 17 de agosto de 1929.

3.º Que en lo sucesivo, y sea cual fuere la vía utilizada para su transporte, se aplique a la correspondencia cursada por vía aérea los siguientes sobreportes :

Para toda clase de correspondencia, menos las tarjetas y los giros postales, destinada a

Bélgica, Francia, Gran Bretaña, Países Bajos, Sarre y Suiza	0,25 pesetas por 20 gramos o fracción de 20 gramos de peso.
Alemania, Austria, Checoslovaquia, Dinamarca, Dantzig, Hungría, Italia, Noruega, Polonia, Yugoslavia y Suecia	0,50 pesetas por 20 gramos o fracción de 20 gramos de peso.

Bulgaria, Estonia, Finlandia, Letonia, Rumania, Turquía y Unión de las Repúblicas Sovietistas Socialistas (hasta Moscou)	0,75 pesetas por 20 gramos o fracción de 20 gramos de peso.
Unión de las Repúblicas Sovietistas Socialistas (más allá de Moscou).	1,25 pesetas por 20 gramos o fracción de 20 gramos de peso.
Unión de las Repúblicas Sovietistas Socialistas (Siberia)	1,75 pesetas por 20 gramos o fracción de 20 gramos de peso.
Zona francesa de Marruecos (1) . . .	Cartas : 0,50 pesetas por 20 gramos o fracción de 20 gramos de peso ; impresos, periódicos, papeles de negocios y muestras de comercio : 0,10 pesetas por 20 gramos o fracción de 20 gramos de peso.
Argelia, Túnez	0,75 pesetas para las cartas por 20 gramos o fracción de 20 gramos de peso ; impresos, periódicos, papeles de negocios y muestras de comercio : 0,25 pesetas por 20 gramos o fracción de 20 gramos de peso.
Africa Occidental francesa (2)	1,25 pesetas para las cartas por 20 gramos o fracción de 20 gramos de peso ; impresos, periódicos, papeles de negocios y muestras de comercio : 0,25 pesetas por 20 gramos o fracción de 20 gramos de peso.
Brasil	Cartas : 2 pesetas por 5 gramos o fracción de 5 gramos de peso ; impresos, periódicos, papeles de negocios y muestras de comercio : 1,75 pesetas por 20 gramos o fracción de 20 gramos de peso.
Argentina, Chile, Paraguay, Uruguay y Perú	Cartas : 2,50 pesetas por 5 gramos o fracción de 5 gramos de peso ; impresos, periódicos, papeles de negocio y muestras de comercio : 2 pesetas por 20 gramos o fracción de 20 gramos de peso.

(1) Ver Real orden de 4 de marzo de 1930 (D. O. núm. 1.622), página 153, que eleva dicha tarifa a 0'75 ptas. para las cartas y a 0'25 para los impresos, periódicos, papeles de negocio y muestras.

(2) La R. O. anterior eleva a 1'75 y a 0'50, respectivamente, la tarifa para los objetos citados.

Los giros postales, las tarjetas postales con respuesta pagada abonarán como sobreporte aéreo el fijado en general para la primera fracción de peso, y cuando estén destinados a países para los que exista una tarifa reducida para impresos, el correspondiente a la primera fracción de peso de las cartas.

4.º Cuando la correspondencia-avión destinada a uno de los países mencionados anteriormente no se curse por la vía aérea más que hasta un país intermediario, bien por no funcionar las líneas aéreas hasta destino, bien porque así lo solicite el remitente, el sobreporte aplicable será el señalado para la correspondencia-avión destinada a dicho país intermediario.

5.º Se observará en general esta regla para la expedición por vía aérea, por medio de los países citados, de correspondencia destinada a cualquier otro país.

6.º Que por esa Dirección general se publique periódicamente una lista de los países para los cuales pueda admitirse correspondencia-avión con indicación de los sobreportes que deban percibirse, en cumplimiento de lo dispuesto en la presente Real orden y con las necesarias indicaciones de servicio y cuantas permitan al público la utilización de los servicios aéreos disponibles.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos oportunos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 6 de diciembre de 1929.—Martínez Anido.

CIRCULAR

En cumplimiento de lo dispuesto por la Real orden número 1.475 de 6 del actual, publicada en la « Gaceta de Madrid » de 12 del corriente, que antecede, a continuación se inserta el cuadro de los servicios aéreos utilizables hasta nueva orden para el curso de la correspondencia-avión de servicio internacional y las instrucciones para la ejecución del servicio.



CUADRO DE SERVICIOS AÉREOS EUROPA

PAISES	PUNTO DE ARRANQUE DE LAS LINEAS Y HORAS DE SALIDA	ITINERARIO Y LLEGADAS	PERIODICIDAD	Sobrepagos por cada 20 gramos de correspondencia, por las tarjetas postales sencillas, por cada parte de las dobles y por cada giro Pesetas
Alemania.	París : 8'40.	Colonia : 11'55. Hannóver : 14. Berlín : 10'10.	Días laborables.	0'50
Austria.	París : 6.	Viena : 16'30.	Idem id.	0'50
Bélgica.	a) París : 8'40.	Bruselas : 10'25.	Idem id.	0'25
	b) París : 11'45.	Bruselas : 13'35.	Idem id.	
	c) París : 10.	Bruselas : 11'45.	Idem id.	
Bulgaria.	París : 6.	Sofía : 12 (3.º día).	Idem id.	0'75
Checoslovaquia.	París : 6.	Praga : 14.	Idem id.	0'50
Dantzig.	París : 8'40.	Berlín : 16'10 (en tren, a Dantzig).	Idem id.	0'50
Dinamarca.	París : 8'40.	Berlín : 16'10 (por medios ordinarios a Copenhague).	Idem id.	0'50
Estonia.	París : 8'40.	Berlín : 16'10 (por tren, a Tallinn, Reval).	Idem id.	0'75 (1)
Finlandia.	París : 8'40.	Berlín : 16'10 (por tren, a Helsigfors).	Idem id.	0'75 (1)
Francia.	París : 11'45.	Lyon : 14'15.	Idem id.	0'25

(1) Ver página 155.-Circular de 5 de marzo de 1930.

PAISES	PUNTO DE ARRANQUE DE LAS LÍNEAS Y HORAS DE SALIDA	ITINERARIO Y LLEGADAS	PERIODICIDAD	Sobreportes por cada 20 gramos de correspondencia, por las tarjetas postales sencillas, por cada parte de las dobles y por cada giro. Pesetas
Francia.	Madrid : 7'30. Tánger : 7'10. Alicante : 12. Barcelona : 15'40.	Biarritz : 10'15. Burdeos : 11'50. París : 15'30. Toulouse : 18'20.	Los lunes.	0'25
Holanda.	París : 10. París : 11'45.	Marsella : 19'10. Rotterdam : 13'05. Amsterdam : 13'55. Rotterdam : 14'45. Amsterdam : 15'10.	Diario. Días laborables.	0'25
Hungría.	París : 6. París : 10. París : 13'30.	Budapest : 9 (2.º día). Londres : 12'45. Londres : 16. Londres : 3'45.	Idem id. Idem id. Diario. Diario, menos lunes.	0'50 0'25
Inglaterra.	París : 1.	Servicio suspendido hasta nuevo aviso.		
Italia.	París : 8'40.	Berlín : 16'10 (por tren, a Riga).	Días laborables.	0'75 (1)
Letonia.	París : 8'40.	Berlín : 16'10 (por vía ordinaria, a Oslo).	Idem id.	0'50
Noruega.	París : 6. París : 6.	Varsovia : 15 (2.º día). Bucarest : 16'15 (2.º día)	Idem id. Idem id.	0'50 0'75
Polonia.	París : 8'40.	Servicio suspendido hasta nuevo aviso.		
Rumanía.		Berlín : 16'10 (por medios ordinarios, a Estocolmo).	Idem id.	0'50
Sarre.				
Suecia.				

(1) Ver página 155.-Circular de 5 de marzo de 1930.

PAISES	PUNTO DE ARRANQUE DE LAS LÍNEAS Y HORAS DE SALIDA	ITINERARIO Y LLEGADAS	PERIODICIDAD	Sobreportes por cada 20 gramos de correspondencia, por las tarjetas postales sencillas, por cada porte de las dobles y por cada giro. Pesetas
Suiza. Turquía.	(a) París : 11'30. (b) París : 11'10. París : 6.	Ginebra : 15'45. Basilea : 15'10. Constantinopla (1) 16'15 (3.º día). Belgrado: 11'30 (2.º día) Berlín : 16'10 (por tren, a Moscou).	Días laborables. Martes y miércoles. Días laborables. Idem id. Idem id.	0'25 0'75 0'50
U.R.S.S. (Siberia)	París : 8'40.	Berlín : 16'10 (vía ordinaria hasta destino).	Idem id.	Hasta Moscou, 0'75; más allá de Moscou, 1'25 (2) 1'75

ASIA

(1) Hoy Stambul.

(2) Ver página 155.-Circular de 5 de marzo de 1930.

AFRICA

PAISES	SALIDAS	LLEGADAS	TARIFA DE SOBREPOTES	
			Cartas (20 gramos o fracción de 20 gramos), tarjetas postales sencillas y cada parte de las dobles y giros postales	Impresos, periódicos, papeles de negocios y muestras de comercio (20 gramos o fracción de 20 gramos)
			Pesetas	Pesetas
Africa Occidental francesa (Senegal).	Barcelona... Alicante... Tánger.....	San Luis } Dakar.... }	1'25 (1)	0'25 (1)
	Barcelona... Alicante... Tánger..... Marsella....	Argel : 11'30.		
Argelia.	Barcelona... Alicante... Tánger..... Marsella....	Argel : 11'30.	0'75	0'25
	Barcelona... Alicante... Tánger..... Marsella....	Argel : 11'30.		
Marruecos (Zona francesa).	Barcelona... Alicante... Tánger.....	Rabat : 17'30.	0'50 (2)	0'10 (2)
	Barcelona... Alicante... Tánger..... Marsella....	Casablanca : 18'20.		
Túnez.	Barcelona... Alicante... Tánger..... Marsella....	Túnez : 15'30.	0'75	0'25
	Barcelona... Alicante... Tánger..... Marsella....	Túnez : 15'30.		

(1) En la actualidad : 1'75 y 0'50. (2) En la actualidad : 0'75 y 0'25.

AMÉRICA DEL SUR

PAISES	SALIDAS	LLEGADAS	TARIFA DE SOBREPOTES		OBSERVACIONES
			Cartas (5 gramos o fracción), tarjetas postales sencillas y parte de las dobles y giros postales Pesetas	Impresos, periódicos, papeles de negocios y muestras de comercio (20 gramos o fracción de 20 gramos) Pesetas	
Brasil. Argentina. Chile. Paraguay. Perú. Uruguay.	Barcelona. } Alicante... } Domingos. Tánger ... }	Natal: a los 7 días. Buenos Aires: a los 9 d. Santiago: a los 10 días. Asunción: a los 10 días. Lima: a los 12 días. Montevideo: a los 9 días.	2'00	1'75	(1) (2) (3) (4)

(1) El trayecto San Luis del Senegal a Natal se efectúa en buques especiales.

(2) Los aviones de la línea de América del Sur enlazan en Buenos Aires con los que van a Santiago de Chile y Valparaíso, que parten de la capital argentina diez minutos después de la llegada de los primeros, haciendo escala en Mendoza. En caso de perderse este enlace se cursa la correspondencia por el ferrocarril tra-sandino, inmediatamente.

(3) Los aviones de la línea para América del Sur enlazan en Buenos Aires con los de la línea Asunción (Paraguay), que recorren 1.100 kilómetros en unas siete horas de vuelo.

(4) Para cursar esta correspondencia se utiliza la misma combinación de servicios que para Chile, y des-de Valparaíso, por vía terrestre o marítima.

REAL ORDEN

(D. O. núm. 1.622 de 7-III-30)

Ilmo. Sr. : Visto el escrito de la Compagnie Générale Aéropostale solicitando se le remunere el transporte aéreo de la correspondencia-avión destinada a la zona francesa de Marruecos, Argelia y Africa occidental francesa con arreglo a los precios señalados por la Administración francesa y también que en lo sucesivo sean aplicadas de modo automático a las remuneraciones que le corresponde percibir las modificaciones que a las mismas señale dicha Administración y comuniqué a la nuestra debidamente.

Habiendo comunicado la citada Administración por Circular número 5.561/172 de la Oficina Internacional de la Unión Postal Universal los precios a que la Compañía se refiere, y estando efectuado el acuerdo con ésta en virtud de lo dispuesto en los artículos 6.º y 9.º del Convenio especial hispano-francés de 22 de marzo de 1928.

Teniendo en cuenta que de la puesta en vigor de estos precios resulta en el caso presente un aumento de la remuneración del transporte y que en ulteriores ocasiones de alteración de precios, en aumento o disminución, se producirían las consecuentes modificaciones en dichas remuneraciones.

Considerando que en general los sobreportes para la correspondencia-avión vigentes en nuestro servicio están calculados con arreglo a las remuneraciones señaladas por las Administraciones postales extranjeras y corresponden en pesetas al importe en francos oro de las mismas, pudiendo ser de interés para el Tesoro y para el público que de los servicios aéreos hace uso la variación de sus tipos con arreglo a la oscilación del valor oro de la peseta, de modo semejante a como se efectúa con los derechos de transporte de los paquetes postales internacionales señalados por las Administraciones extranjeras y sus equivalencias en pesetas.

S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer :

1.º Que se acceda a las peticiones de la Compagnie Générale Aéropostale de que le sea remunerado el transporte aéreo de la correspondencia destinada a los países citados, con arreglo a los precios que indica, a partir de la fecha que con ella

acuerde V. I. y también de que, en lo sucesivo, las alteraciones de remuneración de los transportes aéreos por ella efectuados y que comunique la Administración francesa sean puestas en vigor de modo automático.

2.º Que los sobreportes fijados por la Real orden de 6 de diciembre de 1929 para la zona francesa de Marruecos y el África occidental francesa sean sustituidos por los siguientes :

Zona francesa de Marruecos

Cartas : 0'75 pesetas por 20 gramos o fracción de 20 gramos.

Impresos, periódicos, papeles de negocios y muestras de comercio : 0'25 pesetas por 20 gramos o fracción de 20 gramos.

África occidental francesa

Cartas : 1'75 pesetas por 20 gramos o fracción de 20 gramos.

Impresos, periódicos, papeles de negocios y muestras de comercio : 0'50 pesetas por 20 gramos o fracción de 20 gramos.

Las tarjetas postales sencillas y cada una de las partes de las tarjetas postales con respuesta pagada y los giros postales abonarán los sobreportes correspondientes a las cartas destinadas a los países de que se trate, quedando subsistentes los relativos a Argelia en la misma Real orden señalados.

3.º Autorizar a V. I. para en adelante modificar según convenga los sobreportes señalados por la misma Real orden, de acuerdo con las alteraciones que introduzcan las Administraciones postales extranjeras en los precios de transporte aéreo correspondientes, así como también con arreglo a las oscilaciones que en aumento o disminución experimente la peseta con relación al oro ; y

4.º Que a los efectos de comunicación al público y a las Oficinas del Ramo y a los de aplicación de lo dispuesto en los párrafos 4.º y 5.º de la Real orden mencionada figuren en las listas cuya publicación se ordena en el párrafo 6.º de la misma soberana disposición los sobreportes exigibles para cada destino, llevándose las modificaciones que en los mismos se introduzcan a la lista de servicios que en cada momento se halle en vigor.

De Real orden lo digo a V. I. a los efectos oportunos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 4 de marzo de 1930.—**Marzo.**

Servicio aéreo internacional

Sobreportes para la zona francesa de Marruecos y Africa occidental francesa y países del Norte de Europa.

En cumplimiento de la Real orden que antecede, se pone en conocimiento de las Oficinas del Ramo que a partir de la publicación de la presente circular, los sobreportes exigibles al público para la correspondencia-avión destinada a la zona francesa de Marruecos y Africa occidental francesa, son :

	Zona france- sa de Ma- rruecos	Africa Occi- dental fran- cesa
Cartas (20 gramos o fracción de 20 gramos), tarjetas postales sencillas, cada una de las partes de las tarjetas postales con respuesta pagada y giros postales.	0'75	1'75
Impresos. periódicos, papeles de negocios y muestras de comercio (20 gramos o fracción de 20 gramos)	0'25	0'50

Los señores Administradores adoptarán las medidas oportunas para que, tanto el personal a sus órdenes como el público en general, sean debidamente instruídos de estos nuevos sobreportes que sustituyen a los que figuran en el cuadro inserto en la circular de 20 de diciembre de 1929 (« Diario Oficial » número 1.565, de 31 del mismo mes).

Al mismo tiempo se hace presente a las Oficinas del Ramo que, en aplicación de lo dispuesto en el párrafo 4.º de la Real orden de 6 de diciembre último, el sobreporte que ha de percibirse para la correspondencia-avión destinada a Estonia, Finlandia, Letonia y Unión de las Repúblicas Sovietistas Socialistas en general es el correspondiente a Alemania (0'50 pesetas), por cursarse por avión dicha correspondencia solamente hasta Berlín a causa de estar interrumpidos los servicios aéreos entre Alemania y los países citados.

Por tanto los sobreportes señalados para estos países en el cuadro más arriba citado se entenderán sustituídos, hasta nueva orden, por el de 0'50 pesetas.

Madrid, 5 de marzo de 1930.—Director general, **El Barón de Río Tovia.**

Oficinas de Cambio

Las Oficinas encargadas de cursar la correspondencia-avión, son las de cambio de Madrid, Barcelona, Alicante, Tánger y las Ambulantes de Norte (expreso y correo) y Barcelona-Port-Bou en sus expediciones diarias primera, segunda y cuarta.

Los Jefes de expedición en las Ambulantes del Norte (expreso y correo) y los Administradores en las de Barcelona a Port-Bou, serán los encargados de formar los despachos con la correspondencia-avión y de efectuar cuantas operaciones se refieran a este servicio.

Normas que deben seguir las Oficinas de cambio para expedir la correspondencia-avión

Las vías que hasta nueva orden pueden utilizarse para cursar la correspondencia-avión de servicio internacional, son :

1.^a Por ferrocarril hasta París, desde Madrid o desde Barcelona, y por avión, desde París.

2.^a Por avión, desde Madrid a París (1), y por avión, desde París.

3.^a a) Por avión, desde Tánger, Alicante y Barcelona a Toulouse, Marsella, Argelia y Túnez ; y

b) Por la vía tercera a), hasta Toulouse, y por ferrocarril, desde Toulouse a París (expreso que sale de Toulouse a las 19'55, llegando a París a las 8'54).

4.^a Por avión, desde Barcelona, Alicante y Tánger para Rabat y Casablanca, Africa Occidental francesa y América del Sur.

La correspondencia cursada por las Ambulantes del Norte o de Barcelona-Port-Bou, tiene su llegada a París a las horas siguientes :

6'14, si se cursa por el Norte (expreso).

10'55, si se cursa por el Norte (correo).

10'04, si se cursa por la primera expedición de Barcelona-Port-Bou.

10'15, si se cursa por la segunda expedición de Barcelona-Port-Bou.

18'54, si se cursa por la cuarta expedición de Barcelona-Port-Bou.

Por tanto, según el horario que figura en el cuadro de servicios que precede, los enlaces inmediatos con servicios aéreos logrados en París utilizando esta primera vía, son :

(1) Suspendido hasta 1 de mayo de 1930.

1.—*Norte (expreso), con los servicios aéreos para*

Alemania.
Bélgica a).
Dantzig.
Dinamarca.
Estonia.
Finlandia.
Francia (para Lyon).
Holanda.
Inglaterra a).
Letonia.
Noruega.
Suecia.
Suiza.

2.—*Norte (correo), con el servicio aéreo para*

Inglaterra b).

3.—*Barcelona-Port-Bou, primera y segunda expediciones con los servicios aéreos para*

Bélgica b).
Francia (para Lyon).
Holanda.
Inglaterra b).
Suiza.

4.—*Barcelona-Port-Bou, cuarta expedición, con los servicios aéreos para*

Austria.
Bulgaria.
Checoeslovaquia.
Dantzig.
Dinamarca.
Estonia.
Hungría.
Inglaterra c).
Letonia.
Noruega.
Suecia.
Turquía.
Yugoeslavia.

Unión de las Repúblicas Soviéticas Socialistas,

toda vez que estos servicios, por cubrir grandes distancias, compensan el retraso sufrido en París por la correspondencia, estacionada desde las 18'54 hasta la mañana siguiente.

Utilizándose la segunda vía, o sea la expedición aérea MADRID-PARIS, se obtiene enlace inmediato únicamente con el servicio PARIS-LONDRES c).

Resulta asimismo práctica esta expedición para el envío de correspondencia destinada a ser reexpedida por las expediciones aéreas a la mañana siguiente para todos los países de Europa y Asia que figuran en el cuadro anterior.

Esta vía puede ser también práctica para cursar *como alcance* la correspondencia destinada a los Estados Unidos y países de América para los cuales sirve su Correo de intermediario, y la cual es reexpedida desde París por ferrocarril a los puertos de embarque.

Esta correspondencia deberá llevar la indicación « Por avión » a París para embarcar en vapor... » y pagar el sobreporte de 25 céntimos señalado para Francia. Los vapores que puedan ser utilizados se anunciarán en el cuadro de salidas de vapores para América del Norte que se publica cada mes en el « Diario Oficial ».

En fin, utilizándose la tercera vía, letra b), se obtienen en París enlaces con los servicios aéreos para

Bélgica c).

Holanda a).

Inglaterra a) ; y

Suiza.

No existiendo, por tanto, enlace inmediato con los demás servicios aéreos ; pero resulta práctica para la correspondencia que se entregue al avión de Tánger, Alicante y Barcelona por el sensible adelanto que en su curso se obtiene, y en particular si está destinada a países alejados.

Esta línea es asimismo utilizable para el envío de la correspondencia destinada a Francia ; en general, enlaza en París con la aérea de París a Lyon, pudiendo servir también para enviar correspondencia *de alcance* para América del Norte en las condiciones indicadas para la segunda vía.

Las Oficinas de cambio de Madrid, Barcelona y Ambulantes del Norte y Barcelona-Port-Bou seguirán expidiendo hasta nueva orden los *despachos ordinarios* para *Paris gare du Nord*, cuya formación se ordenó por Circular de 28 de mayo último (D. O. núm. 1.382, de 31 del mismo mes), y con arreglo a lo dispuesto en los párrafos noveno, undécimo y duodécimo. instrucción quinta, párrafo segundo, de las dictadas para este servicio ; pero sin acompañar los paquetes que se formen con las facturas V. citados en el párrafo décimo de la misma instrucción.

Estos despachos serán marcados en su etiqueta, conforme se disponía

en dicha Circular, con la indicación « Correspondencia-avión », entregándose al servicio francés separadamente del resto de la expedición.

Con la correspondencia que en ellos deba incluirse se formarán paquetes confeccionados en la forma que la repetida Circular disponía, rotulando estos paquetes con el nombre de los puntos de escala y término de los servicios que figuran en el cuadro precedente, a saber .

Alemania	<table border="0"> <tr> <td>Colonia</td> <td rowspan="3"> { con las regiones del Rhin y Ruhr ; Dusseldorf, Essen, Bonn, Coblenza, Maguncia, Frankfurt a/M, Bingen, Solingen, Elberfeld, etc. </td> </tr> <tr> <td>Hannover</td> </tr> <tr> <td>Berlín</td> </tr> </table>	Colonia	{ con las regiones del Rhin y Ruhr ; Dusseldorf, Essen, Bonn, Coblenza, Maguncia, Frankfurt a/M, Bingen, Solingen, Elberfeld, etc.	Hannover	Berlín
Colonia	{ con las regiones del Rhin y Ruhr ; Dusseldorf, Essen, Bonn, Coblenza, Maguncia, Frankfurt a/M, Bingen, Solingen, Elberfeld, etc.				
Hannover					
Berlín					
Austria-Viena	{ y el resto del país.				
Bélgica-Bruselas					
Bulgaria-Sofía					
Checoeslovaquia-Praga					
Dantzig-Dantzig					
Dinamarca-Copenhague					
Estonia-Tallin					
Finlandia-Helsingfors					
Francia-París	{ y el resto del país.				
Holanda-Amsterdam (y Norte de Holanda), Rotterdam (La Haya y Sur de Holanda).					
Hungría-Budapest	{ y resto del país.				
Inglaterra-Londres					
Letonia-Riga					
Noruega-Oslo					
Polonia-Varsovia					
Rumanía-Bucarest					
Suecia-Estocolmo					
Suiza-Ginebra					
Turquía-Constantinopla					
Yugoeslavia-Belgrado					
Unión de las Repúblicas Soviéticas Socialistas-Moscú					

Para Argelia y Túnez se utilizará la tercera vía a), o sean las líneas aéreas de Tánger, Alicante, Barcelona a Marsella y de Marsella a Argelia o Túnez.

Para Marruecos (zona francesa), Africa occidental francesa y América del Sur, la única vía utilizable es la cuarta de Barcelona Alicante y Tánger. Las Oficinas de cambio de la Península cursarán esta corresponden-

cia a las dos primeras en la forma en que lo efectúan en la actualidad o se les ordene en lo sucesivo ; teniendo en cuenta los días de salida de los servicios correspondientes, conforme se indica en el cuadro inserto más arriba.

Condiciones que debe reunir la correspondencia-avión

Conforme se determina en las Circulares de esta Dirección general de 28 de mayo y 19 de agosto últimos (D. O. números 1.382, de 31 de mayo, y 1.454, de 23 de agosto citados), los remitentes de la correspondencia-avión de servicio internacional, además del franqueo que, según sus destinos, señale la tarifa internacional vigente, o sea la general de la Unión Postal Universal o la de la Unión Postal Panamericana, habrán de abonar los sobreportes indicados en el cuadro precedente. Dicha correspondencia deberá reunir, por lo demás, las condiciones señaladas por los Convenios citados, por las disposiciones de La Haya y por las Instrucciones dictadas para este servicio especial en 7 de enero de 1929 (D. O. número 1.262, de 11 del mismo mes) y ser provistas siempre de la etiqueta distintiva de servicio aéreo, de acuerdo con lo estipulado en las instrucciones tercera y cuarta de las que acaban de citarse.

Se recomienda muy especialmente a todas las Oficinas del Ramo tengan muy en cuenta lo dispuesto en la Circular de éste Centro directivo de 10 de septiembre de 1929 (Diario Oficial) núm. 1.474 de 16 del mismo mes), relativa a la percepción de los sobreportes aéreos y de la entrega a mano de la correspondencia-avión en las Oficinas de Correos.

(D. O. núm. 1.474 de 16-IX-29)

CIRCULARES

Desde que el servicio internacional aéreo viene funcionando, las Oficinas de Cambio han comprobado que el público, sin duda de buena fe, ha entendido que el sobreporte aéreo es fijo, como lo es el derecho de certificado o el de la correspondencia urgente, etc. De ahí que varias cartas cuyo peso excedía del primer porte de 20 gramos sólo llevaban el franqueo correspondiente a un solo porte.

Esta irregularidad hállase en oposición con las disposiciones de El Haya que preceptúan el franqueo previo y completo de la

correspondencia-avión en lo que se refiere al sobreporte aéreo y, además, produce una lesión de los intereses del Estado por cuanto nuestra Administración es deudora de la Compañía transportadora con arreglo al peso de la correspondencia que conduce.

Ahora bien : de perdurar el sistema actual por el cual no se condiciona el modo de depositar el público en las Oficinas de Correos esta clase de correspondencia, no es posible a las mismas comprobar ante los expedidores si el franqueo es el exigible, según el peso y vías requeridas para su envío, exigiéndoles, si hubiere lugar, los portes necesarios!

Por lo tanto, a partir del recibo de la presente, todas las Oficinas de Correos fijarán avisos en lugar visible de sus vestíbulos, así como al lado de la ventanilla de venta de sellos, anunciando al público que la correspondencia-avión debe ser entregada a mano como la correspondencia urgente, a los fines de la comprobación aludida.

Para mayor eficacia deberán apelar en aquellas localidades en que esta propaganda sea posible a avisos en la Prensa.

No obstante estas medidas, si las Oficinas hallasen en sus buzones correspondencia-avión la cursarán en las condiciones normales, pero si el franqueo no cubriese la cuantía de los sobreportes exigibles los exigirán del remitente si por las indicaciones del sobre escrito fuera conocido y en caso contrario la cursarán por la vía ordinaria, tachando toda indicación relativa al transporte aéreo y consignando a mano. « Se cursa por vía ordinaria por insuficiencia del franqueo aéreo ».

Madrid, 10 de septiembre de 1929.—El Director general,
Tafur.

Señores Administradores principales, centrales, de cambio, subalternos de Correos del Reino.

* * *

Esta Dirección general ha tenido el profundo disgusto de comprobar que cartas expedidas por sus remitentes con el costoso franqueo exigido por su peso y destino y revestido de las características reglamentarias para que hubiesen sido cursadas por vía aérea desde Alicante, última escala del avión, que debió transportarlas a América del Sur, han circulado por numerosas Oficinas fijas y ambulantes en busca unas veces de la vía de

Cádiz, otras de la vía portuguesa, llegando, por último a la Oficina de Cambio de Madrid (una de las habilitadas para formar despachos-avión) a destiempo para ser expedidas por avión a que estaban destinadas.

De lo expuesto, deduzco que el personal ambulante no ha sido debidamente advertido de la inauguración del servicio aéreo ni, por tanto, instruido para la ejecución del mismo en cuanto a él competía; y como las disposiciones insertas en el « Diario Oficial » se dirigen a los Administradores principales y centrales, no sólo para su conocimiento, sino para que a su vez las den a conocer bajo firma al personal a quien directamente afecten, les recuerdo este deber confiando en que esta orden será exacta y eficazmente cumplimentada, pues estoy decidido a que las Oficinas del Ramo presten la debida atención a las órdenes emanadas de esta Dirección general, apelando para conseguirlo si fuera preciso, a la aplicación de las más severas y enérgicas sanciones.

Madrid, 10 de septiembre de 1929.—El Director general,
Tafur.

Señores Administradores centrales y principales de Correos del Ramo.

Normas que deben observar las Oficinas en general para cursar la correspondencia a las de cambio.

Las Oficinas del Ramo deberán, como regla general, cursar la correspondencia-avión en ellas depositada a la Oficina de cambio con quien más rápidamente se relacione, con arreglo a lo dispuesto en la instrucción 5.^a, párrafo décimo de las especiales antes citadas, teniendo en cuenta las vías que para su salida de España han quedado expuestas.

Por tanto, la correspondencia para los países que puedan seguir la *primera vía* será enviada a las Oficinas de Madrid, *Barcelona*, Ambulantes del Norte o de *Barcelona-Port-Bou*, con preferencia al expreso del Norte si, ordinariamente, la correspondencia destinada al extranjero impuesta en las Oficinas de que se trate tiene su salida por la línea del Norte; pues como queda expuesto, éste es el servicio que mayores probabilidades de enlace presenta.

Para la utilización de la segunda vía, esto es la expedición aérea directa MADRID-PARÍS (1), han de tener muy presente las Oficinas

(1) Suspendido hasta 1 de mayo de 1930.

que por causa de su horario dicha expedición no enlaza con ninguna de Ambulantes que llegan a Madrid por la mañana ; pero puede aprovechar las ventajas de esta vía la correspondencia-avión que se curse a Madrid por las expediciones de los rápidos que conduzcan correo. Por consiguiente, las Oficinas que puedan utilizar estos trenes enviarán esta correspondencia a Madrid a tiempo para su curso por el avión del día siguiente.

La tercera vía es práctica, especialmente para las Oficinas que estén en inmediata y rápida relación con los puntos de escala de la línea aérea correspondiente : esto es, con Barcelona y Alicante (Tánger es únicamente punto de salida de la correspondencia local).

Aquellas Oficinas deberán cursar a Barcelona y Alicante toda la correspondencia-avión que en ellas sea depositada y siempre que no resulte más ventajoso su curso por las vías primera y segunda precedentes, según se desprende de lo anteriormente expuesto con respecto a ellas.

Ahora bien, la correspondencia para Argelia y Túnez, que tiene su salida por Marsella, debe ser *siempre* expedida a Alicante o Barcelona para su envío a Marsella por el avión de regreso de la línea de Francia-Marruecos.

Por consiguiente, las Oficinas enviarán su correspondencia-avión para Argelia y Túnez, bien a Madrid para su reexpedición por vía Barcelona, o bien a Barcelona o Alicante, si con ella están eficazmente enlazadas.

Esta misma norma deberá seguirse con la correspondencia-avión destinada a ser cursada por *la cuarta vía, teniendo presente que la dirigida a la Zona francesa de Marruecos es recogida por los aviones todos los días en las primeras horas de la mañana, y la destinada al Africa Occidental francesa y América del Sur, LOS DOMINGOS a las mismas horas.* Así, pues, de no poder hallarse en Barcelona en la noche de cada día la correspondencia destinada a Marruecos francés, o de los *sábados* si lo estuviera al Africa Occidental francesa o América del Sur, EL ÚNICO SERVICIO UTILIZABLE es la salida de Alicante, en donde debe recibirse, a más tardar, a las ocho de la mañana del domingo.

Los giros postales que se cursen por avión para América y, en general, cuantos hayan de ser expedidos por medio de listas serán enviados provistos de la correspondiente etiqueta-avión a la Gerencia del Giro internacional, la cual les dará el debido curso. Para ello deberán tener en cuenta las Oficinas que han de recibirse en la Gerencia lo más tarde en la mañana del sábado.

Las Oficinas todas del Ramo deberán tener en cuenta estas disposiciones, así como las contenidas en la Circular de este Centro directivo de 10 de septiembre de 1929 (1) (D. O. núm. 1.474 de 16 del mismo mes) y con más la orden telegráfica circular de igual fecha relativa a este servicio.

Las Oficinas tendrán también presente que las segunda y tercera vías pueden ser utilizadas para el envío a París por avión como alcance de correspondencia para los Estados Unidos de América y países que se sirven por su mediación, según se indica en la presente Circular en las normas que deben seguir las Oficinas de cambio.

Para la admisión de esta correspondencia tendrán presente las Oficinas los informes publicados cada mes en el « Diario Oficial », en los cuadros de salidas de vapores ; debiendo cursarla a Madrid, Alicante o Barcelona, como queda recomendado, según la rapidez de sus enlaces con dichas Oficinas.

Advertencias

La presente Circular, que complementa y modifica las referentes al servicio aéreo internacional anteriormente citadas, debe recibir cuidadosa y especial atención por parte del personal del Ramo ; teniendo en cuenta que se trata de un servicio cuya eficacia estriba en la exactitud y rapidez de su transporte, condiciones por las cuales se exige de los remitentes un franqueo elevadísimo.

Corresponde, pues, a las Administraciones principales y centrales llevar a cabo un detenido estudio de la presente Circular, así como de cuantas disposiciones referentes a este servicio se aluden en la misma, y como consecuencia de este estudio adoptar las medidas que estimen convenientes y dictar las órdenes de detalle necesarias para que, sin dudas ni entorpecimientos, pueda el personal a sus órdenes realizar las operaciones que le correspondan.

Madrid, 20 de diciembre de 1929.—El Director general, **Tafur**.

Suspendiendo temporalmente el servicio Madrid-París (D. O. núm. 1.567 de 2-I-30)

CIRCULAR

Con referencia a la Circular relativa a este servicio, de 20 de diciembre actual (« Diario Oficial » núm. 1.565, de esta fecha),

(1) Ver página 160.

se pone en conocimiento de las Oficinas del Ramo que el funcionamiento de la línea aérea MADRID-PARIS ha quedado suspendido, a partir del 1 de enero próximo, hasta el 1 de mayo de 1930.

Por tanto, las indicaciones relativas a esta línea que constan en la mencionada Circular y en el cuadro de servicios aéreos que en la misma figuran bajo la denominación general de segunda vía, deben ser consideradas como nulas hasta nueva orden.

Las Oficinas del Ramo deberán tener presente esta restricción del servicio aéreo internacional y anunciar al público debidamente la citada suspensión.

Madrid, 31 de diciembre de 1929.—El Subdirector general,
Navarro.

Señores Administradores principales, centrales, de cambio y subalternos de Correos del Reino.

Aceptando los servicios de la C. L. A. S. A. para el transporte aéreo de la correspondencia-avión internacional.

REAL ORDEN

(D. O. núm. 1.592 de 31-I-30)

Núm. 84

Ilmo. Sr. : A cargo, en nuestra Patria, los transportes aéreos comerciales de la entidad « Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas, S. A. » (C. L. A. S. A.), e incluidos entre dichos transportes los postales, han sido éstos confiados a la Entidad citada en lo que respecta a las comunicaciones postales entre poblaciones del Reino, sin que hasta el presente se le hubiese encargado del de la correspondencia-avión internacional.

Sin embargo, la C. L. A. S. A. ha mantenido comunicaciones aéreas que ponían en relación la capital de España con la República francesa. y, por otra parte, tiene hoy en funcionamiento servicios que podrían servir de nexo con los extranjeros que, atravesando el territorio español, se utilizan por nuestra Administración postal para el envío a Europa de la correspondencia-avión originaria de España.

En fin : corresponde a la repetida Entidad, en cumplimiento

de los compromisos de carácter internacional aceptados por la Nación española en relación con las comunicaciones aéreas, participar, en su día, del servicio aéreo que ha de enlazar las capitales española y francesa.

Por todas estas razones y apreciando la utilidad que para los usuarios del correo aéreo significa el curso rápido por vía aérea dentro de la Península de la correspondencia que, en la mayoría de los casos, es, por el momento, enviada por medios terrestres hasta los puntos de su embarque en los aviones extranjeros que la conducen a los países de destino.

S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer :

1.º Que sean aceptados los servicios en general de la Entidad « Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas, S. A. » (C. L. A. S. A.) para el transporte aéreo de la correspondencia-avión internacional, en las condiciones que estipulen las disposiciones vigentes o que en lo sucesivo se dicten con relación a esta clase especial de correspondencia, y con arreglo a las normas que esa Dirección general y la citada Compañía acuerden; y

2.º Que se autorice a V. I. para organizar este servicio y fijar la fecha en que el mismo deba dar comienzo.

De Real orden lo digo a V. I. a los efectos oportunos.

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 25 de enero de 1930. — **Martínez Anido.**

Señor Director general de Comunicaciones.

Convenio Hispano-francés ⁽¹⁾

En vista de lo estipulado por el Convenio especial Hispano-francés para el establecimiento y servicio general de líneas aéreas españolas y francesas entre Francia y España, y entre estos dos países y Europa y Africa, y en particular de lo determinado por los artículos 6.º y 9.º de dicho Convenio y habida cuenta asimismo de lo estipulado en las disposiciones concernientes al transporte de la correspondencia internacional por vía aérea, acordadas en El Haya en 1927 y en la Real orden de 3 de noviembre del mismo año, publíquese una Real orden en 17 de agosto de 1929 por la que se dispone la aceptación de la oferta formulada por la « Compagnie générale

(1) D. O. núm. 1.454 de 23 VIII-29.

Aeropostale » para el transporte de la correspondencia española destinada a Francia, zona francesa de Marruecos, Argelia, Africa occidental francesa y América del Sur, de acuerdo con sus proposiciones de 11 de diciembre de 1928 y 13 de julio de 1929.

En su consecuencia, por Circular de 19 de agosto siguiente, se dictaron normas con arreglo a las cuales había de expedirse la correspondencia-avión por mediación de los servicios de aquella Compañía.

Considerando que la Real orden de 6 de diciembre y Circular de 20 de diciembre de 1929, afectan también a las instrucciones contenidas en la citada Circular de 19 de agosto, dejamos de publicar esta última por estar su texto modificado y refundido en la anterior. Por consiguiente en el epígrafe « Países a los cuales puede dirigirse correspondencia-avión » se encontrará todo cuanto afecta a Vías, Tarifas, horarios y demás disposiciones especiales en vigor, aplicables al servicio aéreo internacional.

Lista de las líneas aéreas extranjeras ⁽¹⁾

Las líneas que figuran en esta lista están a la disposición de las Administraciones de la Unión Postal Universal, con indicación de los puntos de arranque, escalas y término y la periodicidad del servicio.

+ ALEMANIA

Servicio interior

- + Hamburgo-Brema : días laborables.
- + Berlín-Lübeck/Travemünde : días laborables.
- + Lübeck/Travemünde-Kiel-Flensburg : días laborables.
- + Berlín-Hamburgo-Kiel-Flensburg-Wyk-Westerlana : días laborables (verano).
- + Hamburgo-Bremerhaven/Wessermünde-Wangerooge-Langeooge-Norderney : días laborables (verano).
- + Berlín-Sttetin : días laborables : (verano).
- + Berlín-Sttetin-Swinemünde-Sellin (Rügen)-Stralsund-Hiddensee : días laborables (verano).

(1) Datos tomados de la lista facilitada por la Oficina de la Unión Postal Universal.

- + Sttetin-Stolp (Pom)-Dantzig-Elbing-Königsberg (Pr.)-Insterburg : días laborables (verano).
- + Berlin-Königsberg (Pr.) : días laborables.
- + Berlin-Breslau-Gleiwitz : días laborables.
- + Breslau-Hirschberg (Riesengeb.) : días laborables (verano).
- + Gleiwitz-Breslau-Sttetin : días laborables (verano).
- + Berlin-Cottbus-Hirschberg-Neisse-Gleiwitz : días laborables (verano).
- + Hirschberg-Görlitz-Dressden-Halle/Leipzig : días laborables (verano).
- + Breslau-Halle/Leipzig-Köln : días laborables.
- + Chemnitz-Halle/Leipzig-Dortmund-Essen/Mülheim : días laborables.
- + Brema-Hannover-Halle/Leipzig-Chemnitz : días laborables.
- + Brema-Wangerooge : días laborables (verano).
- + Brema-Norderney-Borkum : días laborables (verano).
- + Hannover-Hildesheim-Goslar-Quedlinburg-Halle/Leipzig : días laborables (verano).
- + Kassel-Erfurt : días laborables (verano).
- + Gera-Halle/Leipzig : días laborables.
- + Düsseldorf-Dortmund-Kassel-Halle/Leipzig-Dressden-Breslau : días laborables : Leipzig-Breslau (verano).
- + Berlin-Dressden : días laborables.
- + Hamburgo-Magdeburg-Halle-Leipzig-Munich : días laborables (verano).
- + Berlin-Halle/Leipzig-Nürnberg/Fürth-Munich : días laborables.
- + Berlin-Halle/Leipzig-Stuttgart/Böblingen : días laborables.
- + Berlin-Halle/Leipzig-Erfurt-Frankfurt (Main)-Darmstadt : días laborables.
- + Berlin-Frankfurt (Main)-Saarbrücken : días laborables (verano).
- + Essen-Mülheim-Köln-Frankfurt (Main)-Nürnberg/Fürth-Munich : días laborables.
- + Essen/Mülheim-Frankfurt (Main)-Munich : días laborables.
- + Munich-Bad Reichenhall : días laborables (verano).
- + Munich-Regensburg : días laborables (verano).
- + Munich-Stuttgart/Böblingen-Baden::Baden : días laborables (verano).
- + Hamburgo-Hannover-Frankfurt (Main)-Stuttgart/Böblingen : días laborables.
- + Hannover-Erfurt-Nürnberg/Fürth-Munich : días laborables (verano).
- + Freiburg (Breisgau)-Stuttgart/Böblingen : días laborables.
- + Essen/Mülheim-Dortmund-Frankfurt (Main)-Stuttgart/Böblingen : días laborables (verano).
- + Munich-Stuttgart-Böblingen-Kalsruhe (Baden)-Saarbrücken : días laborables (verano).

- + Stuttgart/Böblingen-Friedrichshafen (Bodensee) : días laborables (verano).
- + Karlsruhe (Baden)-Mannheim-Frankfurt (Main)-Köln : días laborables (verano).
- + Mannheim-Frankfurt (Main)-Köln-Essen/Mülheim : días laborables (verano).
- + Mannheim-Karlsruhe (Baden)-Baden::Baden-Villingen-Constanza: días laborables (verano).
- + Berlin-Magdeburg-Köln : días laborables (verano).
- + Berlin-Hannover-Essen/Mülheim-Köln : diario (verano).
- + Berlin-Essen/Mülheim-Köln : días laborables (verano).
- + Frankfurt (Main)-Dortmund-Münster (Westf)-Osnabrück : días laborables (verano).
- + Berlin-Magdeburg-Hannover-Brema : días laborables (verano).
- + Hannover-Kassel-Giessen-Frankfurt (Main)-Darmstadt-Mannheim-Stuttgart/Böblingen : días laborables (verano).
- + Hannover-Dortmund : días laborables (verano).
- + Düsseldorf-Essen/Mülheim-Bremen-Hamburgo-Lübeck/Travemünde : días laborables.
- + Köln-Saarbrücken : días laborables.
- + Kassel-Essen/Mülheim : días laborables.
- + Nürnberg / Pürth-Bayreuth-Hof-Plauen-Zwickau-Leipzig (Mockau) : días laborables (verano).
- + Plauen (Vogtl.)-Rudolstadt/Saafeld-Erfurt : días laborables (verano).
- + Nürnberg/Fürth-Schweinfurt-Meiningen-Halle/Leipzig : días laborables (verano).
- + Rudolstadt/Saafeld-Leipzig (Mockau) : días laborables (verano).
- + Dresden-Leipzig (Mockau)-Rudolstadt/Saalfeld : días laborables (verano).
- + Dresden-Chemnitz-Plauen (Vogtl.)-Nürnberg/Fürth : días laborables (verano).
- + Plauen (Vogtl.)-Gera : días laborables (verano).
- + Augsburg-Nürnberg/Fürth : días laborables (verano).
- + Dresden-Cottbus : días laborables (verano).
- + Berlin-Chemnitz : días laborables (verano).
- + Halle/Leipzig-Frankfurt (Main) : días laborables (verano).

Servicio interior

- Hamburg-Bremen-Amsterdam : días laborables.
- Bremen-Hamburg-Kopenhagen-Malmö : días laborables.

- Berlín-Lübeck/Travemünde-Kopenhagen-Gotenburg-Oslo : días laborables.
- Berlín-Stettin-Kalmar-Stockholm : días laborables. (Stettin Stockholm verano).
- Stettin-Stolp-Danzig Elbing-Königsberg (Pr.)-Insterburg : días laborables (verano).
- Berlín-Königsberg-Riga Smolensk-Moskau-Riga-Reval-Leningrado : días laborables.
- Berlín-Danzig-Königsberg (Pr.)-Danzig : días laborables.
- Chemnitz-Halle/Leipzig-Dortmund-Essen/Mülheim-Amsterdam : días laborables.
- Breslau-Praga-Munich-Praga : días laborables (verano).
- Nürnberg/Fürth-Marienbad : días laborables.
- Bremen-Hannover-Halle/Leipzig-Chemnitz-Praga : días laborables.
- Berlín-Dresden-Praga-Viena : días laborables.
- Berlín-Viena : días laborables (verano).
- Kiel-Hamburgo-Hannover-Frankfurt (Main)-Stuttgart/Böblingen-Zurich : días laborables.
- Constanza-Innsbruck-Viena-Constanza-Zurich : días laborables.
- Berlín-Halle/Leipzig-Stuttgart/Böblingen-Zurich-Genf. : días laborables.
- Berlín-Frankfurt (Main)-Saarbrücken-París : días laborables (verano).
- Munich-Zurich-Munich Viena-Budapest : días laborables.
- Munich-Zurich-Basel : días laborables.
- Munich-Innsbruck : días laborables.
- Munich-Salzburg-Klagenfurt : días laborables (verano).
- Essen/Mülheim-Dortmund-Frankfurt (Main)-Stuttgart/Böblingen-Zurich : días laborables (verano).
- Essen/Mülheim Köln-Frankfurt (Main)-Mannheim-Basel : días laborables.
- Berlín-Magdeburg-Köln-Bruselas-Londres : días laborables (verano).
- Köln-Bruselas-Ostende-Londres : días laborables (no funciona en invierno).
- Berlín-Hannover-Essen/Mülheim-Köln-Londres : diario (no funciona en invierno).
- Köln-París : días laborables (no funciona en invierno).
- Berlín-Rotterdam : días laborables (no funciona en invierno).
- Berlín-Köln-París : días laborables.
- Berlín-Hannover-Amsterdam-Londres : días laborables.

Hamburgo-Essen/Mülheim-Düsseldorf-Antwerpen : días laborables (no funciona en invierno).

Essen/Mülheim-Kassel-Marienbad-Praga : días laborables (no funciona en invierno).

Kassel-Essen/Mülheim-Rotterdam : días laborables (no funciona en invierno).

Köln-Dortmund-Hamburgo-Copenhague-Malm^o : días laborables.

Nürnberg/Fürth-Strassburgo-París : días laborables.

Nürnberg/Fürth-Viena-Budapest-Belgrado-Bucarest-Constantinopla : días laborables.

Belgrado-Sofía-Constantinopla : tres veces cada semana.

Breslau-Praga : días laborables.

Berlín-Chemnitz-Marienbad : días laborables.

+ AUSTRIA

Servicio interior

Viena-Graz-Klagenfurt : lunes, miércoles y viernes.

Viena-Salzburg-Innsbruck : días laborables, hasta 31 octubre.

Klagenfurt-Salzburg : días laborables (verano).

Servicio internacional

Klagenfurt-Salzburg-Munich : días laborables (verano).

Viena-Innsbruck-Constanza-Zurich : días laborables (verano).

Viena-Berlín : días laborables (verano).

Viena-Praga-Dresde-Berlín : días laborables.

Viena-Munich-Zurich : días laborables, hasta 31 octubre.

Innsbruck-Munich : días laborables, hasta 31 octubre.

Viena-Graz-Klagenfurt-Venecia : días laborables, lunes, miércoles y viernes.

Viena-Venecia-Roma : días laborables.

Viena-Brno-Kattowice-Warszawa : días laborables. Brno : lunes miércoles y viernes.

Viena-Praga-Nürnberg-Strasburgo-París : días laborables.

Viena-Budapest-Belgrado : días laborables.

Sofía-Bucarest-Stambul : días laborables.

Viena-Budapest : días laborables.

BÉLGICA

Servicio interior

Bruselas-Amberes y viceversa : diaria (dos expediciones).

Servicio internacional

Bruselas-Amberes-Dusseldorf-Essen-Brema-Hamburgo : diaria.

Bruselas-Dusseldorf-Essen : diaria.

Amberes-Bruselas-Londres : diaria.

Bruselas-París : diaria (tres expediciones).

Bruselas-Rotterdam-Amsterdam : diaria (dos expediciones).

Bruselas-Colonia-Hannover-Berlín : diaria.

BULGARIA

Servicio interior

Sofía-Roussé-Varna : martes y sábados.

Varna-Roussé-Sofía : lunes y viernes.

Servicio internacional

Sofía-Constantinopla : miércoles y sábados.

Sofía-Belgrado-Budapest : lunes y jueves.

CHECOESLOVAQUIA

Servicio interior

Praga-Brno-Bratislava-Kosice-Uzhorod : días laborables.

Praga-Marianské Lazné : días laborables.

Servicio internacional

Praga-Marianské Lazné-Kassel-Essen/Mülheim-Rotterdam : días laborables.

Praga-Nürnberg-Strasburgo-París : días laborables.

Praga-Breslau-Warszawa : días laborables.

Praga-Breslau : días laborables.

Praga-Viena-Budapest-Belgrado-Bucarest-Stambul : días laborables.

Praga-Belgrado-Sofía-Stambul : días laborables.

Praga-Dresden-Berlín : días laborables.

Praga-Viena : días laborables.

Praga-Chemnitz-Halle/Leipzig-Hannover-Bremen : días laborables.

Praga-Munich : días laborables.

Brno-Viena : lunes, miércoles y viernes.

Brno-Katowice-Warszawa : lunes, miércoles y viernes.

Marianské Lazné-Chemnitz-Berlín : días laborables.

Marianské Lazné-Fürth/Nürnberg : días laborables.

CONGO BELGA

Servicio interior

Boma-Matadi-Thysville-Leopoldville-Bandundu-Port Francqui-Luebo-LuluabourgsKanda : Kanda-Kamina-Bukama-Gule-Elisabethville : día 14 de cada mes.

Leopoldville-Bandundu-Inongo-Coquilhatville : día 14 de cada mes.

Luebo-Tshikapa : día 14 de cada mes.

Lusambo-Tshofa-Kabalo : día 14 de cada mes.

+ CIUDAD LIBRE DE DANTZIG

Servicio interior

Ninguno.

Servicio internacional

Dantzig-Stolp-Stettin : días laborables (verano).

Dantzig-Elbing-Konigsberg-Insterburg : días laborables (verano).

Dantzig-Berlín (C.^a Deutsch-Russische) : días laborables (verano).

Dantzig-Berlín (C.^a Deutsche-Lufthansa) : días laborables.

Dantzig-Königsberg : días laborables.

Dantzig-Warschan : días laborables.

Dantzig-Bromberg-Posen : días laborables.

DINAMARCA

Servicio interior

Ninguno.

Servicio internacional

Copenhague-Hamburgo : días laborables (verano).

Copenhague-Hamburgo-Amsterdam-Rotterdam : días laborables (verano).

Copenhague-Lübeck-Berlín : días laborables.

Copenhague-Malmö : días laborables.

ESTADOS UNIDOS

Servicio interior

Boston-Hartford-Nueva York : diario, excepto el domingo.

Chicago-Peoria-Springfield-San Luis : diaria, excepto el domingo.

Chicago-Moline-San José-Kansas-Wichita-Ponca-Tulsa-Oklahoma-Ft. Worth-Dallas : diario.

Salt Lake-Las Vegas-Los Angeles : diario.

Salt Lake-Boise-Pasco : diario.

Seattle-Tacoma-Vancouver-Portland-Medford-San Francisco-San José-Fresno-Bakersfield-Los Angeles : diario.

Chicago-Milwaukee-Madison-La Crosse-San Pablo-Minneapolis : diario.

Cleveland-Youngstown-Pittsburgo : diario.

Cheyenne-Denver-Colorado Springs-Pueblo : diario.

Cleveland-Akron-Columbus-Dayton-Cincinnati-Louisville : diario.

Nueva York-Cleveland-Toledo-Detroit-Chicago : diario.

Chicago-Iowa City-Cedar Rapids-Des Moines-Omaha-Lincoln-No-Platte-Cheyenne-Rock Springs-Salt Lake City-Elko - Reno - Sacramento - San Francisco : diario.

Nueva York-Filadelfia-Washington-Richmond-Winston-Salem-Greensboro-Spartanburg-Atlanta : días laborables.

Albany - Schenectady - Utica - Syracuse - Rochester - Buffalo - Cleveland : diario : excepto el domingo.

Dallas-Fort Worth-Waco-Houston-Galveston : diario.

Dallas-Fort Worth-Waco-Austin-San Antonio-Laredo : diario.

Atlanta-Birmingham-Mobile-New Orleans : días laborables.

Chicago-Indianópolis-Cincinnati : diario.

Atlanta-Jacksonville-Miami : días laborables.

Great Falls-Helena-Butte-Pocatello-Ogden-Salt Lake City : diario.

Bay City-Saginaw-Flint-Tansing-Kalamazoo : diario.

Pontiac-Detroit-Dearborn-Ann Arbor-Jackson-Battle Creek-Kalamazoo: diario.

Mukkegon-Grand Rapids-Kalamazoo : diario.

Kalamazoo-South Bend-La Porte-Chicago : diario.

Chicago-Champaign-Terre Haute-Evansville-San Luis-Nashville-Chatanooga-Atlanta : diario.

Servicio internacional

Newark-Albany-Montreal : diario, excepto el domingo.

Miami-Habana : diario.

Miami-Habana-Belize-Tela-Managua-David-Cristobal-Barranquilla-Curaçao : semanal.

Miami-Habana-Puerto Príncipe-Santo Domingo-San Juan : lunes miércoles y viernes.

Miami-Nassau : lunes, miércoles y viernes.

Brownsville-Tampico : diario.

Cristobal-Buenaventura-Guayaquil-Talaza-Trujillo-Lima-Mollendo-Arica-Iquique-Antofagasta-Copiapo-Santiago de Chile : semanal.

ESTONIA

Servicio interior

Ninguno.

Servicio internacional

Tallinn-Helsingfors : días laborables.

FINLANDIA

Servicio interior

Helsinki (Helsingfors)-Kotka : diario.

Servicio internacional

Helsinki (Helsingfors)-Tallinn : diario.

Helsinki (Helsingfors)-Stokolmo : diario, excepto el domingo.

Turku (Abo)-Stokolmo : diario, excepto el domingo.

FRANCIA

Servicio interior

París-Lyon-Marsella : diario.

Marsello-Ajaccio : Ida : martes, jueves y sábado. Regreso : lunes, miércoles y viernes.

Toulouse-Perpignan : diario.

Marsella-Perpignan : diario.

París-Burdeos-Biarritz : ida : martes, jueves y sábado. Regreso : lunes, miércoles y viernes.

París-Strasburgo : diario, excepto el domingo.

Burdeos-Montluçon-Clermond Ferrand-Lyon : diario.

Servicio internacional

Marsella-Argel : ida : martes, jueves y sábado. Regreso : lunes, miércoles y viernes.

Marsella-Ajaccio-Túnez : ida : martes, jueves y sábado. Regreso : lunes, miércoles y viernes.

Toulouse-Perpignan-Barcelona - Alicante - Málaga (1) - Tánger-Rabat-Casablanca : diario.

Marsella-Perpignan - Barcelona - Alicante - Málaga (1) - Tánger-Rabat-Casablanca : diario.

Toulouse-Casablanca-Agadir-Cabo Juby-Villa Cisneros-Port-Etienne-San Luis-Dakar : todos los domingos.

Marsella-Casablanca-Agadir-Cabo Juby-Villa Cisneros-Port-Etienne-San Luis-Dakar : todos los domingos.

Toulouse - San Luis - Puerto Praya - Fernando de Noronha (2) - Natal-Pernambucc-Maceio-Bahía-Caravellas-Victoria-Río Janeiro-Santos-Florianópolis-Porto Alegre-Pelotas-Montevideo-Buenos Aires : todos los domingos.

Marsella - San Luis - Puerto Praya - Fernando de Noronha (2) - Natal-Pernambuco-Maceio-Bahia-Caravellas-Victoria-Rio Janeiro-Santos-Florianópolis-Porto Alegre (1)-Pelotas-Montevideo-Buenos Aires : todos los domingos.

París-Londres : cuatro servicios diarios, de los cuales uno es nocturno. El domingo un solo servicio.

(1) Escala facultativa.

(2) Recorrido marítimo

- Lyon-Ginebra : diario, excepto el domingo.
Bâle-Ginebra-Marsella-Barcelona : diario, excepto el domingo.
 París-Colonia-Berlín : diario, excepto el domingo.
 París-Berlín : servicio dominical.
 París-Sarrebruck-Francfort (Main)-Berlín : diario, excepto el domingo.
 París-Bruselas-Rotterdam-Amsterdam (S. G. T. A.) : dos servicios diarios, excepto el domingo.
 París-Bruselas-Rotterdam-Amsterdam (C. R. T. A.) : diario, excepto el domingo.
 París-Amsterdam : diario, excepto el domingo.
 París-Bruselas-Rotterdam-Amsterdam-Hamburgo-Copenhague-Malmö : diario, excepto el domingo.
 París-Colonia-Dortmund-Hamburgo-Copenhague-Malmö : diario, excepto el domingo.
 París-Bâle : diario.
 París-Strasburgo-Nuremberg-Praga-Varsovia : diario, excepto el domingo.
 París-Strasburgo-Nuremberg-Praga-Viena-Budapest-Belgrado-Bucarest-Constantinopla : diario, excepto el domingo.
 París-Belgrado-Sofía-Constantinopla : ida : martes, jueves y sábados. Regreso : lunes, miércoles y viernes.
 Marsella-Nápoles-Corfú-Atenas-Castelrosso-Beyrouth : todos los sábados.

HUNGRIA

Servicio interior

Ninguno.

Servicio internacional

- Budapest-Viena : diario.
 Budapest-Graz : días laborables.
 Budapest-Viena-Praga-Dresden-Berlin-Lúbeck-Kjobenhavn-Malmö : días laborables.
 Budapest-Viena-Munich-Zurich : días laborables.
 Budapest-Viena-Praga-Varsovia-Strasburgo-París-Belgrado-Bucarest-Constantinopla-Sofía : días laborables.



INDIA BRITÁNICA

Servicio internacional

Karachi-Basrah-Baghdad-Gaza-Alejandría-Londres : semanal.

Marsella-París-Londres : semanal.

Pert-Adelaida : semanal.

INDIAS HOLANDESES

Servicio interior

Bandoeng-Batavia-Semarang : dos expediciones diarias.

Batavia-Semarang : diaria.

Servicio internacional

Ninguno.

INGLATERRA

Servicio interior

Ninguno.

Servicio internacional

Europeos

Londres-París : días laborables.

Londres-Bruselas-Colonia : días laborables.

Londres-Rotterdam-Hamburgo : días laborables.

Extra-Europeos

El Cairo-Gaza : todos los jueves.

Gaza-Baghdad : todos los jueves.

Baghdad-Basrah : todos los viernes.

Basrah-Baghdad : todos los sábados.

Baghdad-Gaza-El Cairo : todos los domingos.

Para la correspondencia en tránsito expedida al descubierto vía Inglaterra

Barranquilla-Girardot : tres veces a la semana.

Girardot-Neiva : tres veces a la semana.

Barranquilla-Buenaventura-etc. : tres veces a la semana.
 Londres-Zurich-Bâle : días laborables (verano).
 Nueva York-Chicago-San Francisco (1) : dos veces a la semana.
 Minneapolis-Pasco-Los Angeles-Dallas (1)-St. Luis-etc. : cinco a siete expediciones semanales.

ISLANDIA

Servicio interior

Reykjavik-Stykkshólmur-Saudarkrókur-Siglufjordur-Akureyri-Husavik
 Porshöfn-Seydisfjordur-Nordfjordur-Reydfjordur : cada jueves.
 Reykjavik-Vestmannaeyjar : cada viernes.
 Reykjavik-Stykkishólmur-Isafjordur : cada sábado.

Servicio internacional

Ninguno.

MARRUECOS (excluída la Zona Española)

Servicio interior

Por medio de la línea Casablanca-Toulouse entre Rabat y Tánger.

Servicio internacional

Casablanca-Rabat-Tánger-Málaga-Alicante-Barcelona-Perpignan-Toulouse : diario.

Casablanca-Rabat-Tánger-Málaga-Alicante-Barcelona-Perpignan-Marsella : diario, excepto el lunes.

Casablanca-Agadir-Cabo Juby-Villa Cisneros-Port-Etienne-San Luís-Dakar : todos los viernes.

Casablanca-San Luís-Puerto Praya-Fernando de Noronha (2)-Pernambuco-Maceio-Bahía-Caravellas-Victoria-Río Janeiro-Florianópolis-Porto Alegre-Pelotas-Montevideo-Buenos Aires : todos los viernes.

(1) Servicio combinado.

(2) Recorrido marítimo.

PAISES BAJOS

Servicio interior

Amsterdam-Róterdam y viceversa : días laborables.

Servicio internacional

Amsterdam-Róterdam-Londres : días laborables.

Amsterdam-Róterdam-Bruselas-París : días laborables.

Amsterdam-Hannover-Berlín : días laborables.

PERSIA

Servicio interior

Teherán-Pehlevi : todos los lunes.

Teherán-Hamadan-Kermanchah-frontera : todos los lunes.

Teherán-Isfahan-Chiraz-Bouchir : todos los miércoles.

Teherán-Chahroud-Meched : todos los viernes.

Servicio internacional

Teherán-Baku : todos los lunes (no funciona en invierno).

Baku-Moscú y tránsito : todos los lunes (no funciona en invierno).

Teherán-Kermanchah-frontera-Baghdad y tránsito : todos los lunes.

Teherán-Bouchir-Karachi : todos los miércoles.

POLONIA

Servicio interior

Katowice-Warszawa : diario.

Kraków-Katowice-Warszawa : diario.

Lwów-Warszawa : tres veces por semana.

Lwów-Warszawa-Poznan : tres veces por semana.

Poznan-Warszawa : diario.

Servicio internacional

Lwów-Warszawa-Dantzig : tres veces por semana.

Poznan-Warszawa-Dantzig : tres veces por semana.

Katowice-Viena : martes, jueves y sábados.

Katowice-Brno-Viena : lunes, miércoles y viernes.

Warszawa-Praga-Strasburgo-París : diario.

+ Reino de los servios, croatas y eslavones

Servicio interior

Zagreb-Belgrado-Skoplje : diario, excepto el domingo.

Servicio internacional

Belgrado-Budapest-Viena-Praga-Nurenberg-Strasburgo-París : diario, excepto el domingo.

Praga-Warszawa : diario, excepto el domingo.

Belgrado-Bucarest-Stambul : diario, excepto el domingo.

Belgrado-Sofía-Stambul : ida : martes, jueves y sábado. Regreso : lunes, miércoles y viernes.

SUECIA

Servicio interior

Ninguno.

Servicio internacional

Malmö-Copenhague-Hamburgo-Amsterdam-Rotterdam-Londres-Bruselas-París : diario o días laborables, según los meses ; en invierno no hay servicio.

Estokolmo-Helsingfors-Tallinn : diario (verano).

Estokolmo-Mariehamn-Abo : días laborables (verano).

Estokolmo-Kalmar-Stettin-Berlín : días laborables (verano).

Estokolmo-Stralsund : diario (verano).

+ SUIZA

Servicio interior

Ginebra-Zurich-Ginebra : días laborables (verano).

Bâle-Ginebra-Bâle : días laborables (verano).

Zuric-St. Gall-Zurich : días laborables (verano).

Ginebra-Lausana-La Chaux-de-Fonds/Locle-Bâle : días laborables (verano).

Lausana-Berna-Zurich : días laborables (verano).

Bâle-Zurich-Bâle : días laborables (verano).

Servicio internacional

Ginebra-Zurich-Viena-Budapest : días laborables.

Bâle-Zurich-Praga-Breslau-Varsovia : días laborables.

Zurich-Stuttgart-Frankfort (Main)-Hannover-Hamburgo-Copenhague-Malmö : días laborables.

Zurich-Bâle-Bruselas-Rotterdam-Amsterdam : días laborables (verano)

Rotterdam-Londres : días laborables (verano).

Zurich-Bâle-París-Londres : diario (verano).

Bâle-Ginebra-Marsella-Barcelona : días laborables.

Bâle-Stuttgart : días laborables.

Bâle-Mannheim-Francfort (Main)-Hannover-Hamburgo-Copenhague-Malmö : días laborables.

Bâle-Mannheim-Francfort (Main)-Colonia-Essen/Mülheim-Amsterdam : días laborables.

Zurich-Stuttgart-Halle/Leipzig-Berlín : días laborables.

Zurich-Stuttgart-Francfort (Main)-Dortmund-Essen/Mülheim : días laborables.

Ginebra-Lyon-París-Londres : días laborables.

París-Bruselas-Rotterdam-Amsterdam : días laborables (verano).

Zurich-Constanza-Innsbruck-Viena : días laborables (verano).

Ginebra-Lyon-Clermont : Ferrand-Motluçon-Burdeos (1) : días laborables.

Unión de Repúblicas soviético-socialistas

Servicio interior

Moscú-Orel-Kharkov-Rostov (Don)-Tikhorest Kaia-Sotchi-Soukhoum Koutais-Tiflis-Evlakh-Baku : diario (verano).

Rostov (Don)-Tikhoretskaia-Piatigorsk : diario (verano).

Moscú-Kazán-Sverdlovsk-Kourgan - Omsk - Novosibirsk - Krasnoyarsk - Nijneoudinsk-Irkoutsk-Verkholsk-Grouznovskaia - Oustkout - Kirensk-It-

(1) Combinada con el servicio ferroviario.

chera-Vitim-Nuia-Olekminsk-Isitskaia-Iakoutsk : tres expediciones semanales entre Moscou e Irkoutsk y una entre este último punto y Iakoutsk.

Irkoutsk-Vitim-Bodaibo : semanal :

Verkhneoudinsk-Altan-Boulak : tres veces por semana.

Tachkent-Samarkand-Termez-Duchambe : cuatro veces por semana.

Frounze-Alma-Ata : diario.

Tchardjoui-Khiva-Tachaouz : diario.

Moscou-Smolensk : seis veces por semana (verano).

Servicio internacional

Moscou-Smolensk-Rlga-Königsberg-Berlín : seis veces por semana (verano).

Leningrado-Tallinn-Riga-Königsberg-Berlín : seis veces por semana (verano).

Verkhneoudinsk-Ourga : tres veces por semana.

Baku-Pehlevi : todos los lunes.

Pehlevi-Teherán : todos los lunes.

Teherán-Ispahan-Chiraz-Bouchir : todos los jueves.

Teherán-Hamadan-Kermanchath-Kasr-Chirine : todos los sábados.



OBSERVACIONES

Las disposiciones contenidas en este Manual alcanzan hasta el D. O. núm. 1.528 de 14 de marzo de 1930.

INDICE

	<u>Página</u>
Prólogo	3
Legislación aérea	5

SERVICIOS AÉREOS NACIONALES

La aviación postal española.—Creación del Negociado « Servicios aéreos en la Dirección general de Correos y Telégrafos.	6
Establecimiento del servicio postal aéreo	8
Reglamento de ejecución	13
Inspección del servicio postal aéreo	17
Contabilidad de servicios aéreos	19
Explotación de los servicios aéreos nacionales.—Plan de líneas aéreas. Bases para su adjudicación	20
Concurso para la adjudicación del servicio de comunicaciones aéreas nacionales	29
Adjudicación del servicio de comunicaciones aéreas nacionales	31
Instrucciones para el servicio postal aéreo nacional	39

RED DE LÍNEAS AÉREAS

Líneas de Madrid a Barcelona y de Madrid a Sevilla.	47
Línea de Barcelona-Alicante-Málaga y Tánger	48
Línea de Sevilla-Larache	50
Línea de Barcelona a Palma de Mallorca	53
Línea de Málaga a Melilla.	53
Línea de Madrid-Vigo	66
Línea de Sevilla a Canarias	74
Línea de Madrid-Lisboa-Sevilla	80
Línea de Sevilla a Buenos-Aires	82
Línea Barcelona Bâle	93
Línea de Madrid-Biarritz	94

Conferencia de La Haya

SERVICIO AÉREO INTERNACIONAL

Comunicaciones aéreas.—Adhesión de España a la Conferencia de La Haya	95
Disposiciones relativas al transporte de la correspondencia por vía aérea	97
Disposiciones relativas al transporte de paquetes postales por vía aérea	111

CONVENIO DE LONDRES

Convenio de Londres.—Disposiciones relativas al transporte de la correspondencia por vía aérea	120
--	-----

PARTICIPACIÓN DE ESPAÑA EN EL SERVICIO AÉREO INTERNACIONAL

Instrucciones para la admisión, curso y entrega de la correspondencia-avión del servicio internacional	138
Inauguración del servicio aéreo internacional	143
Países a los cuales puede dirigirse correspondencia-avión.— Vías-Tarifas-Horarios-Disposiciones	144
Convenio Hispano-francés	166
Lista de las líneas aéreas extranjeras.	167
Observaciones.	185

ERRATAS

Página 129.—Donde dice TRAESPORT AÉRIEN debe decir TRANSPORT AÉRIEN.

Página 132.—Suprimir el .— que figura en la segunda y tercera líneas del párrafo segundo antes de *el servicio aéreo internacional* y después de *en el artículo 8.º*.

Página 171.—En la línea 7.^a, donde dice Malm~~u~~, debe decir Malmö.



Queda hecho el depósito
que marca la Ley

**EL TIEMPO ES ORO
ENVIAR LAS CARTAS POR AVION ES GANAR DINERO**

España-Brasil	7 días	} Salida de España todos los domin- gos.
» -Uruguay, Argentina y Paraguay	8 días	
» -Chile	9 días	
» -Africa Occidental Francesa	2 días	
Echad vuestras cartas al correo los sábados.		
España-Marruecos-Francés	2 días	} Servicio diario.
» -Francia y Europa	1 día	

Pedir informes en las Agencias de la

CIE. GLE. AEROPOSTALE

MADRID.—Avenida del Conde de Peñalver, 17.

BARCELONA.—Paseo de Gracia, 19.

ALICANTE.—Paseo de los Mártires, 26.

y en todas las Administraciones de Correos.

C. L. A. S. S. A.

(LÍNEAS AÉREAS ESPAÑOLAS)

SUBVENCIONADAS E INTERVENIDAS POR EL ESTADO

Aviones trimotores metálicos de 6 toneladas

SERVICIO DIARIO: MADRID-BARCELONA-MADRID

Correspondencia con el avión diario { Madrid-Sevilla
Sevilla-Madrid

HORARIO

Salida 12'30	➤ MADRID (Getafe)	➤ Llegada 12'20
Llegada 15'50	BARCELONA (Prat)	Salida 9

Otros servicios de C.L.A.S.S.A. { Madrid-Sevilla-Madrid
Madrid-Biarritz-Madrid

TARIFA DE PRECIOS

Madrid a Barcelona o viceversa	125 pesetas
Billete de ida y vuelta	212'50 »
Billetes circulares para visitar ambas Exposiciones	350 »

Transporte de mercancías a **1,50 pesetas** kilogramo.

EQUIPAJES: Cada billete da derecho al transporte gratuito de 15 Kgs de equipaje, admitiéndose al pasajero un exceso de 20 Kgs. más, que le serán tarifados a 1'50 ptas. por kilo o fracción.

Transporte a los aeródromos: en ómnibus de la Compañía, a tres pesetas plaza.

Oficina Central en Madrid:

Alcalá, 71.-Tel. 52922

Delegación en Barcelona:

Fontanella, 10.-Tel. 20780

Venta de billetes en todas las Agencias de Viajes

Informes en todos los Hoteles

Precio : Cinco pesetas

SM

487