

Anexo 7

à Convenção sobre Aviação Civil Internacional

Padrões Internacionais

Marcas de Nacionalidade e de Matrícula de Aeronaves

Esta edição incorpora todas as emendas adotadas pelo Conselho anteriormente a 8 de março de 2012 e substitui, na data de 15 de novembro de 2012, todas as edições anteriores do Anexo 7.

Para informações acerca da aplicabilidade dos Padrões, veja Prefácio.

Sexta Edição
Julho de 2012

Em cooperação com



Aviso Legal

Este documento é uma tradução não oficial para a Língua Portuguesa do Anexo 7 à Convenção de Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago). Foi elaborado pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), a autoridade de aviação civil brasileira, com permissão da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) para propósitos apenas informativos. Não possui efeito legal e não deve ser utilizado para substituir, de maneira excludente, a versão autêntica em qualquer um dos seis idiomas oficiais da OACI (árabe, chinês, inglês, francês, espanhol e russo), conforme adotados pelo Conselho da OACI. A versão oficial do Anexo 7 está disponível para aquisição no website da OACI (<http://store1.icao.int/>).

Reproduction and/or distribution should be for official ("non-commercial") purposes only; that is, this unofficial Portuguese translation of Annex 7 should not be reproduced and sold commercially.

This document is an unofficial Portuguese translation of Annex 7 to the Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention). It has been prepared by the National Civil Aviation Agency (Agência Nacional de Aviação Civil in Portuguese), also known as ANAC, the Brazilian civil aviation authority, with the permission of the International Civil Aviation Organization (ICAO), for informational purposes only; it has no legal effect and should not be relied upon to the exclusion of the authentic version in any of the six official ICAO languages (Arabic, Chinese, English, French, Spanish, and Russian), as adopted by the ICAO Council. The official version of Annex 7 is available for purchase on the ICAO website (<http://store1.icao.int/>).

Anexo 7

à Convenção sobre Aviação Civil Internacional

Padrões Internacionais

Marcas de Nacionalidade e de Matrícula de Aeronaves

Esta edição incorpora todas as emendas adotadas pelo Conselho anteriormente a 8 de março de 2012 e substitui, na data de 15 de novembro de 2012, todas as edições anteriores do Anexo 7.

Para informações acerca da aplicabilidade dos Padrões, veja Prefácio.

Sexta Edição
Julho de 2012

Publicado em edições separadas em Inglês, Árabe, Chinês, Francês, Russo e Espanhol pela
ORGANIZAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

Para solicitar informações, e para obter uma lista completa dos representantes de vendas e livreiros, acesse o
website da OACI: www.icao.int

Primeira edição 1949

Quarta edição 1981

Quinta edição 2003

Sexta edição 2012

Anexo 7, Marcas de Nacionalidade e de Matrícula de Aeronaves

Número de pedido: AN 7 ISBN 978-92-9249-011-9

© ICAO 2012

Todos os direitos reservados. Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida, armazenada em sistema de recuperação de informações ou transmitida de forma alguma ou por meio algum, sem a prévia autorização por escrito da Organização de Aviação Civil Internacional.

EMENDAS

As emendas são anunciadas nos suplementos do Catálogo de Publicações da OACI; o Catálogo e seus suplementos estão disponíveis no website da OACI: www.icao.int. O espaço abaixo é destinado a manter o registro de tais emendas.

REGISTRO DE EMENDAS E ERRATAS

[illegible][illegible]

ÍNDICE

PREFÁCIO	9
PADRÕES INTERNACIONAIS	12
1. DEFINIÇÕES	12
2. CLASSIFICAÇÃO DAS AERONAVES	13
3. MARCAS COMUM, DE NACIONALIDADE E DE MATRÍCULA A SEREM UTILIZADAS	14
4. LOCALIZAÇÃO DAS MARCAS COMUM, DE NACIONALIDADE E DE MATRÍCULA	14
4.1 Geral	14
4.2 Aeronaves mais leves que o ar	14
4.3 Aeronaves mais pesadas que o ar	15
5. MEDIDAS DAS MARCAS COMUM, DE NACIONALIDADE E DE MATRÍCULA	15
5.1 Aeronaves mais leves que o ar	15
5.2 Aeronaves mais pesadas que o ar	15
6. TIPOS DE CARACTERES PARA AS MARCAS COMUM, DE NACIONALIDADE E DE MATRÍCULA	16
7. REGISTRO DAS MARCAS COMUM, DE NACIONALIDADE E DE MATRÍCULA	16
8. CERTIFICADO DE MATRÍCULA	16
9. PLACA DE IDENTIFICAÇÃO	16
10. GERAL	17

PREFÁCIO

Contexto histórico

O Anexo 7 contém os Padrões adotados pela Organização de Aviação Civil Internacional como Padrões mínimos para a exibição de marcas que indiquem apropriadamente a nacionalidade e a matrícula, determinadas de forma a cumprir o Artigo 20 da Convenção. Os Padrões para as Marcas de Nacionalidade e de Matrícula foram adotados pela primeira vez pelo Conselho em 8 de fevereiro de 1949, de acordo com o disposto no Artigo 37 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Chicago, 1944). Foram denominados Anexo 7 à Convenção, tornando-se efetivos em 1º de julho de 1949. Os Padrões basearam-se em recomendações da primeira e da segunda sessões da Divisão de Aeronavegabilidade, respectivamente realizadas em março de 1946 e fevereiro de 1947.

A Tabela A mostra a origem das emendas ulteriores, juntamente com a lista dos principais assuntos relacionados e as datas em que o Anexo e as emendas foram adotados pelo Conselho, quando se tornaram efetivos e quando se tornaram aplicáveis.

Ação dos Estados Membros

Notificação de diferenças. Cabe ressaltar aos Estados Membros o compromisso imposto pelo Artigo 38 da Convenção, pelo qual os Estados são obrigados a notificar a Organização sobre quaisquer diferenças entre as suas regulamentações e práticas nacionais e os Padrões Internacionais contidos neste Anexo e suas emendas. Além disso, solicita-se aos Estados Membros que mantenham a Organização informada sobre quaisquer diferenças que possam surgir posteriormente, ou sobre a remoção de quaisquer diferenças notificadas anteriormente. Um pedido específico de notificação de diferenças será enviado aos Estados Membros imediatamente após a adoção de cada emenda deste Anexo.

Vale também ressaltar aos Estados Membros as disposições do Anexo 15 relativas à publicação das diferenças entre as regulamentações e práticas nacionais e os Padrões e Práticas Recomendadas pela OACI para o Serviço de Informação Aeronáutica, em complemento à obrigação incumbida aos Estados pelo Artigo 38 da Convenção.

Promulgação de informações. A criação, a remoção e a alteração de instalações, serviços e procedimentos que afetem as operações de aeronaves executadas conforme os Padrões especificados neste Anexo devem ser notificadas e produzir efeitos em conformidade com os dispositivos do Anexo 15.

Situação dos componentes do Anexo

Um Anexo é composto pelas partes descritas a seguir, embora nem todas estejam necessariamente presentes em todos os Anexos; a situação de cada parte é indicada:

1.— Texto que compreende o Anexo propriamente dito:

a) *Padrões e Práticas Recomendadas* adotados pelo Conselho em conformidade com as disposições da Convenção. São definidas da seguinte forma:

Padrão: Qualquer especificação de características físicas, configuração, material, desempenho, pessoal ou procedimento, cuja aplicação uniforme é reconhecida como necessária para a segurança ou regularidade da navegação aérea internacional, e à qual os Estados Membros se adequarão, em conformidade com a Convenção; diante da impossibilidade de sua observância, a notificação para o Conselho é obrigatória, conforme o Artigo 38.

Prática Recomendada: Qualquer especificação de características físicas, configuração, material, desempenho, pessoal ou procedimento, cuja aplicação uniforme é reconhecida como desejável no interesse da segurança, da regularidade ou da eficiência da navegação aérea internacional, à qual os Estados Membros se empenharão em adequar-se, em conformidade com a Convenção.

b) *Apêndices* que compreendem o material agrupado separadamente por questão de conveniência, mas parte componente dos Padrões e Práticas Recomendadas adotados pelo Conselho.

c) *Definições* dos termos usados nos Padrões e Práticas Recomendadas que não são autoexplicativos, pois não possuem um significado comumente aceito. Uma definição não é independente, mas parte essencial de cada Padrão e Prática Recomendada em que o termo é usado, visto que uma mudança no significado do termo afetaria a especificação.

d) *Tabelas e Figuras* que complementam ou ilustram um Padrão ou Prática Recomendada, e às quais são feitas referências no documento, fazem parte do Padrão e Prática Recomendada associados e possuem o mesmo status.

2.— Texto aprovado pelo Conselho para publicação em associação com os Padrões e Práticas Recomendadas:

a) *Prefácios* abrangendo conteúdo histórico e explanatório, baseado na atividade do Conselho e incluindo uma explanação das obrigações dos Estados com relação à aplicação dos Padrões e Práticas Recomendadas decorrentes da Convenção e da Resolução de Adoção.

b) *Introduções* abrangendo conteúdo explanatório figurando no início de partes, capítulos ou seções do Anexo, a fim de auxiliar a compreensão da aplicação do texto.

c) *Notas incluídas* no texto, quando apropriado, a fim de fornecer referências ou informações factuais relacionadas aos Padrões e Práticas em questão, mas que não são parte constituinte dos Padrões e Práticas Recomendadas.

d) *Anexos* abrangendo conteúdo suplementar aos Padrões e Práticas Recomendadas, ou incluídos na forma de um guia para a sua aplicação.

Seleção de línguas

O presente Anexo foi adotado em seis línguas: Inglês, Árabe, Chinês, Francês, Russo e Espanhol. Cada Estado Membro deve selecionar um destes textos para efeitos de implementação nacional e para outros efeitos previstos na Convenção, seja por meio de uso direto ou da tradução para a sua própria língua nacional, e deve notificar a Organização adequadamente.

Práticas editoriais

A seguinte prática foi adotada a fim de indicar imediatamente a situação de cada afirmação: *Padrões* foram impressos na fonte romana; *Notas* foram impressas na fonte itálica, sendo indicadas pelo prefixo *Nota*. Não existem *Práticas Recomendadas* no Anexo 7.

Toda referência a uma parte deste documento identificada por um número e/ou título inclui todas as subdivisões daquela parte.

Tabela A. Emendas ao Anexo 7			
Emendas	Fonte(s)	Assunto(s)	Adoção / Efetivação / Aplicação
1ª Edição	Primeira (1946) e segunda (1947) sessões da Divisão e Aeronavegabilidade		8 de fevereiro de 1949 1 de julho de 1949 1 de novembro de 1949
1 (2ª Edição)	Quinta reunião do Comitê de Aeronavegabilidade (1962)	Localização e tamanho das marcas de nacionalidade e de matrícula das aeronaves.	12 de novembro 1963 1 de abril de 1964 1 de agosto de 1964
2	Estudo da Comissão de Navegação Aérea (1967)	Redefinição do termo “aeronave” de forma que todos os veículos de almofada de ar, como os aerodeslizadores e as máquinas de efeito solo, não sejam classificados como aeronaves.	8 de novembro de 1967 8 de março de 1968 8 de julho de 1968
3 (3ª Edição)	Estudo do Conselho (1969)	A emenda introduz definições para as expressões “Marca comum”, “Autoridade de registro de marca comum” e “Organismo internacional de exploração”, e disposições adequadas que permitem que as aeronaves dos organismos internacionais de exploração do tipo contemplado no Artigo 77 da Convenção sejam registradas em uma base que não seja nacional.	23 de janeiro de 1969 23 de maio de 1969 18 de setembro de 1969
4 (4ª Edição)	Estudo da Comissão de Navegação Aérea (1980), reunião do Comitê de Ruído Aeronáutico (1979)	Balões livres não tripulados. Mudança na definição de “helicóptero”.	30 de março de 1981 30 de julho de 1981 26 de novembro de 1981
5 (5ª Edição)	Estudos da Comissão de Navegação Aérea	Tradução dos certificados de matrícula das aeronaves.	17 de fevereiro de 2003 14 de julho de 2003 27 de novembro de 2003
6 (6ª Edição)	Secretariado; Grupo de Estudos de Sistemas de Aeronaves Não Tripuladas (UASSG)	Aeronave pilotada remotamente.	7 de março de 2012 16 de julho de 2012 15 de novembro de 2012

PADRÕES INTERNACIONAIS

1. DEFINIÇÕES

Quando as definições seguintes são usadas nos Padrões para Marcas de Nacionalidade e de Matrícula das Aeronaves, elas possuem os seguintes significados:

Aeroplano. Aeronave mais leve que o ar propelida a motor, cuja sustentação em voo deriva principalmente de reações aerodinâmicas em superfícies que permanecem fixas sob determinadas condições de voo.

Aeronave. Qualquer máquina capaz de obter sustentação na atmosfera a partir de reações do ar que não sejam as reações do ar com a superfície terrestre. (Veja a Tabela 1: Classificação das aeronaves.)

Dirigível. Aeronave mais leve que o ar propelida a motor.

Balão. Aeronave mais leve que o ar que não dispõe de propulsão própria.

Marca comum. Uma marca atribuída pela Organização de Aviação Civil Internacional à autoridade de registro de marca comum que registra aeronaves pertencentes a um organismo internacional de exploração em uma base que não seja nacional.

Nota.— Toda aeronave pertencente a determinado organismo internacional de exploração registrada em uma base que não seja nacional terá a mesma marca comum.

Autoridade de registro de marca comum. Autoridade mantenedora do registro não nacional ou, quando apropriado, parte desta, em que são registradas as aeronaves pertencentes a um organismo internacional de exploração.

Material a prova de fogo. Material capaz de resistir ao calor da mesma forma ou melhor que o aço quando as dimensões em ambos os casos são apropriadas para o propósito específico.

Planador. Aeronave mais pesada que o ar que não dispõe de propulsão própria, cuja sustentação em voo deriva principalmente de reações aerodinâmicas em superfícies que permanecem fixas sob determinadas condições de voo.

Giroplanador. Aeronave mais pesada que o ar, sustentada em voo pelas reações do ar em um ou mais rotores, que giram livremente sob eixos basicamente verticais.

Aeronave mais pesada que o ar. Qualquer aeronave cuja sustentação em voo deriva principalmente de forças aerodinâmicas.

Helicóptero. Aeronave mais pesada que o ar, sustentada em voo principalmente pelas reações do ar em um ou mais rotores motopropulsados sob eixos basicamente verticais.

Organismo internacional de exploração. Organização do tipo contemplado no Artigo 77 da Convenção.

Aeronave mais leve que o ar. Qualquer aeronave sustentada principalmente pela sua flutuabilidade no ar.

Ornitóptero. Aeronave mais pesada que o ar, sustentada em voo principalmente pelas reações do ar em contato com os planos aos quais é conferido um movimento oscilante.

Aeronave remotamente pilotada (RPA). Aeronave não tripulada, pilotada de uma estação remota de pilotagem.

Aeronave de asa rotativa. Aeronave mais pesada que o ar propelida a motor, sustentada em voo pelas reações do ar em um ou mais rotores.

Estado de Matrícula. O Estado em cujo registro a aeronave foi inserida.

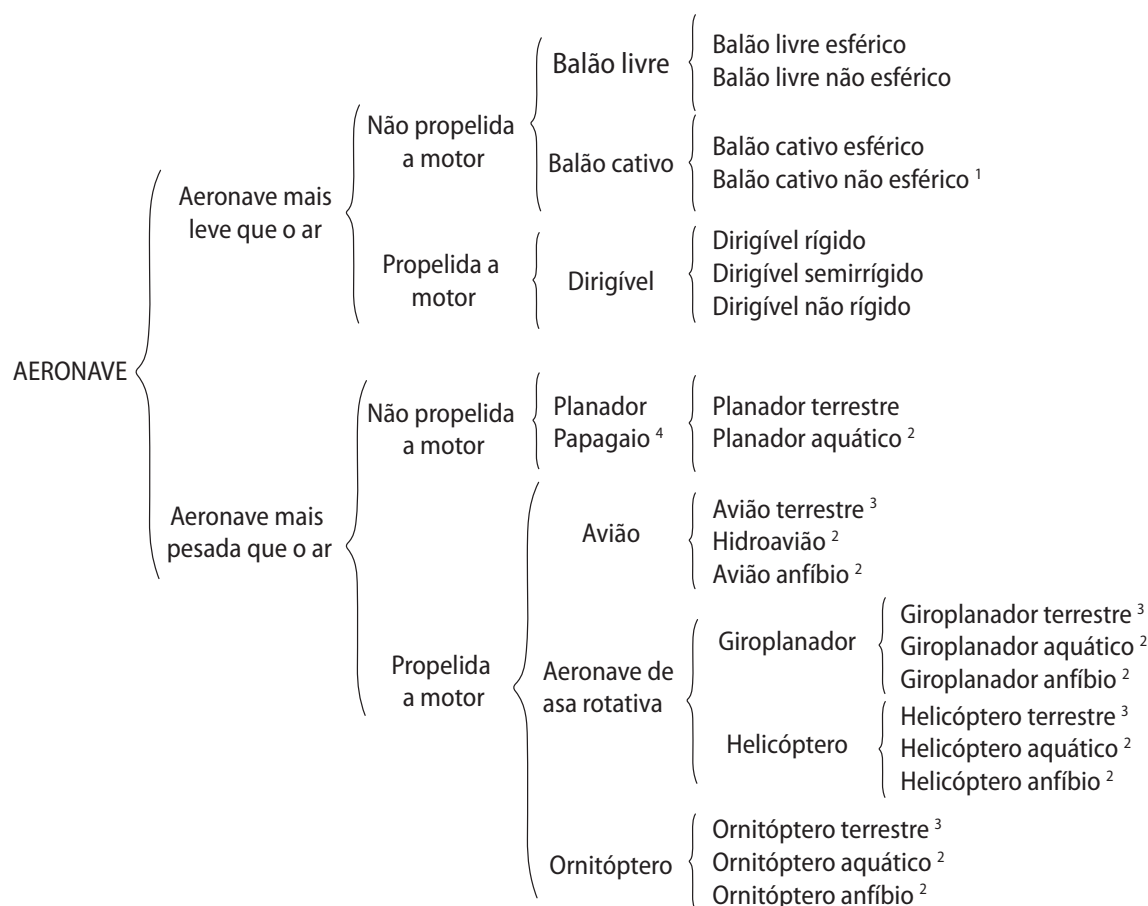
2. CLASSIFICAÇÃO DAS AERONAVES

2.1 As aeronaves devem ser classificadas de acordo com a Tabela 1.

2.2 Uma aeronave destinada a ser operada sem a presença de um piloto a bordo deverá ser adicionalmente classificada como não tripulada.

2.3 As aeronaves não tripuladas compreenderão os balões livres não tripulados e as aeronaves remotamente pilotadas.

Tabela 1. Classificação das aeronaves



1. Geralmente designado "balão papagaio".

2. Pode-se adicionar, quando apropriado, os termos "flutuador" ou "com casco".

3. Inclui aeronaves equipadas com trem de pouso de esqui (substituir "terrestre" por "esqui").

4. Mencionado apenas para fornecer a classificação completa.

3. MARCAS COMUM, DE NACIONALIDADE E DE MATRÍCULA A SEREM UTILIZADAS

3.1 A marca de nacionalidade ou a marca comum e a marca de matrícula devem consistir de um grupo de caracteres.

3.2 A marca de nacionalidade ou a marca comum devem preceder a marca de matrícula. Quando o primeiro caractere da marca de matrícula for uma letra, deve ser precedido por um hífen.

3.3 A marca de nacionalidade deve ser selecionada dentre a série de símbolos de nacionalidade inclusos entre os indicativos de chamada rádio alocados para o Estado de Matrícula pela União Internacional de Telecomunicações. A Organização de Aviação Civil Internacional deve ser notificada sobre a marca de nacionalidade.

3.4 A marca comum deve ser selecionada dentre a série de símbolos inclusos entre os indicativos de chamada rádio alocados para a Organização de Aviação Civil Internacional pela União Internacional de Telecomunicações.

Nota. — A atribuição da marca comum para a autoridade de registro de marca comum será realizada pela Organização de Aviação Civil Internacional.

3.5 A marca de matrícula deve ser constituída por letras, números, ou combinação de letras e números, e será atribuída pelo Estado de Matrícula ou pela autoridade de registro de marca comum.

3.6 Quando letras forem usadas na marca de matrícula, não devem ser usadas combinações que possam ser confundidas com as combinações de cinco letras usadas no Código Internacional de Sinais, Parte II, com as combinações de três letras começando com Q usadas no Código Q, e com o sinal de socorro SOS, ou outros sinais de emergência similares, por exemplo: XXX, PAN e TTT.

Nota. — Para estes códigos, consulte os Regulamentos das Telecomunicações Internacionais vigentes.

4. LOCALIZAÇÃO DAS MARCAS COMUM, DE NACIONALIDADE E DE MATRÍCULA

4.1 Geral

A marca de nacionalidade ou marca comum e a marca de matrícula devem ser pintadas na aeronave ou afixadas de forma permanente. As marcas devem ser mantidas limpas e visíveis.

4.2 Aeronaves mais leves que o ar

4.2.1 Dirigíveis. Num dirigível, as marcas devem ser colocadas no casco ou nas superfícies do estabilizador. No casco, devem estar localizadas longitudinalmente em cada lado e também na sua superfície superior na linha de simetria. Nas superfícies estabilizadoras, as marcas devem aparecer nos estabilizadores horizontais e verticais; no estabilizador horizontal, devem estar localizadas na metade direita da superfície superior e na metade esquerda da superfície inferior, com os topos das letras e números em direção ao bordo de ataque; no estabilizador vertical, as marcas devem estar localizadas em cada lado da metade inferior do estabilizador, com as letras e os números colocados horizontalmente.

4.2.2 Balões esféricos (com exceção dos balões livres não tripulados). As marcas devem ser posicionadas em dois locais, diametralmente opostos, próximas ao círculo máximo horizontal do balão.

4.2.3 Balões não esféricos (com exceção dos balões livres não tripulados). As marcas devem aparecer em ambas as laterais, próximas da seção horizontal máxima do balão, imediatamente acima da estrutura da boca do balão ou dos pontos de fixação dos cabos de suspensão da gôndola.

4.2.4 *Aeronaves mais leves que o ar (com exceção dos balões livres não tripulados)*. As marcas laterais devem ser visíveis se visualizadas a partir dos lados bem como a partir do solo.

4.2.5 *Balões livres não tripulados*. As marcas devem aparecer na placa de identificação (ver Seção 9).

4.3 Aeronaves mais pesadas que o ar

4.3.1 *Asas*. Em aeronaves mais pesadas que o ar, as marcas devem aparecer uma vez na superfície inferior da estrutura da asa e devem estar localizadas na metade esquerda de tal superfície, a menos que se estendam sobre toda a superfície. Na medida do possível, as marcas devem estar localizadas equidistantes dos bordos de ataque e de fuga. Os topos das letras e números devem estar voltados para o bordo de ataque da asa.

4.3.2 *Fuselagem (ou estrutura equivalente) e superfícies verticais da cauda*. Em aeronaves mais pesadas que o ar, as marcas devem aparecer em cada lado da fuselagem (ou estrutura equivalente) entre as asas e a superfície da cauda ou nas metades superiores das superfícies verticais da cauda. Quando localizadas numa única superfície vertical da cauda, devem aparecer em ambos os lados. Quando localizadas em superfícies múltiplas verticais da cauda, devem aparecer nos lados externos das superfícies externas.

4.3.3 *Casos especiais*. Se uma aeronave mais pesada que o ar não possuir partes correspondentes às mencionadas em 4.3.1 e 4.3.2, as marcas devem apresentar-se de modo que a aeronave possa ser facilmente identificada.

5. MEDIDAS DAS MARCAS COMUM, DE NACIONALIDADE E DE MATRÍCULA

As letras e os números em cada grupo de marcas devem ter a mesma altura.

5.1 Aeronaves mais leves que o ar

5.1.1 A altura das marcas em aeronaves mais leves que o ar, com exceção dos balões livres não tripulados, deve ser de pelo menos 50 centímetros.

5.1.2 As medidas das marcas dos balões livres não tripulados devem ser determinadas pelo Estado de Matrícula, tendo em conta o tamanho da carga paga à qual a placa de identificação é afixada.

5.1.3 *Casos especiais*. Se uma aeronave mais leve que o ar não possuir partes de tamanho suficiente para acomodar as marcas descritas em 5.1.1, as medidas das marcas devem ser determinadas pelo Estado de Matrícula considerando-se a necessidade de fácil identificação da aeronave.

5.2 Aeronaves mais pesadas que o ar

5.2.1 *Asas*. A altura das marcas nas asas de aeronaves mais pesadas que o ar deve ser de pelo menos 50 centímetros.

5.2.2 *Fuselagem (ou estrutura equivalente) e superfícies verticais da cauda*. A altura das marcas na fuselagem (ou estrutura equivalente) e nas superfícies verticais da cauda de aeronaves mais pesadas que o ar deve ser de pelo menos 30 centímetros.

5.2.3 *Casos especiais*. Se uma aeronave mais pesada que o ar não possuir partes correspondentes às mencionadas em 5.2.1 e 5.2.2, ou se as partes forem demasiado pequenas para acomodar as marcas aqui descritas, as medidas das marcas devem ser determinadas pelo Estado de Matrícula considerando-se a necessidade de fácil identificação da aeronave.

6. TIPOS DE CARACTERES PARA AS MARCAS COMUM, DE NACIONALIDADE E DE MATRÍCULA

6.1 As letras devem ser maiúsculas em caracteres romanos sem ornamentação. Os números devem ser números arábicos sem ornamentação.

6.2 A largura de cada caractere (exceto a letra l e o número 1) e o comprimento dos hífenes devem medir dois terços da altura de um caractere.

6.3 Os caracteres e hífenes devem ser formados por linhas contínuas e devem ser de uma cor que contraste claramente com o fundo. A espessura das linhas deve ser um sexto da altura de um caractere.

6.4 Cada caractere deve ser separado do que o precede ou do que o segue imediatamente por um espaço não inferior a um quarto da largura de um caractere. Um hífen deve ser considerado como um caractere para este fim.

7. REGISTRO DAS MARCAS COMUM, DE NACIONALIDADE E DE MATRÍCULA

Cada Estado Membro ou autoridade de registro de marca comum deve manter um registro atualizado que indique, para cada aeronave registada pelo Estado ou autoridade de registro de marca comum, as informações constantes no certificado de matrícula (ver Seção 8). O registro de balões livres não tripulados deve conter a data, a hora e o local da liberação, o tipo de balão e o nome do operador.

8. CERTIFICADO DE MATRÍCULA

8.1 O certificado de matrícula, na sua redação e disposição, deve ser uma réplica do certificado apresentado na Figura 1.

Nota. — O tamanho do formulário fica a critério do Estado de Matrícula ou da autoridade de registro de marca comum.

8.2 Quando os certificados de matrícula são emitidos numa língua diferente do inglês, devem incluir uma versão em inglês.

Nota. — O artigo 29 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional exige que o certificado de matrícula seja mantido a bordo de todas as aeronaves envolvidas na navegação aérea internacional.

9. PLACA DE IDENTIFICAÇÃO

9.1 Uma aeronave deve dispor de uma placa de identificação contendo pelo menos a sua marca de nacionalidade ou marca comum e marca de matrícula. A placa deve ser feita de metal à prova de fogo ou qualquer outro material à prova de fogo, com propriedades físicas adequadas

9.2 A placa de identificação deve ser afixada à aeronave numa posição de destaque próxima à entrada principal ou:

- a) no caso de um balão livre não tripulado, presa conspicuamente ao exterior da carga paga; e
- b) no caso de uma aeronave pilotada remotamente, afixada em posição proeminente perto da entrada principal ou compartimento ou presa conspicuamente ao exterior da aeronave se não houver entrada principal ou compartimento.

10. GERAL

As disposições do presente Anexo não se aplicam aos balões meteorológicos utilizados exclusivamente para fins meteorológicos ou aos balões livres não tripulados sem carga paga.

Figura 1. Certificado de Matrícula

*	Estado ou Autoridade de registro de marca comum Ministério Departamento ou Serviço		*
CERTIFICADO DE MATRÍCULA			
1. Marca de nacionalidade ou comum e marca de matrícula 	2. Fabricante e designação da aeronave pelo fabricante 	3. Número de série da aeronave 	
4. Nome do proprietário			
5. Endereço do proprietário			
6. Certifica-se que a aeronave acima descrita foi devidamente inscrita no em conformidade com a Convenção sobre Aviação Civil Internacional (nome do registro) de 7 de dezembro de 1944 e com (†)			
(Assinatura)			
Data de expedição			
(†) Inserir referência para regulamentos aplicáveis.			
*			

* Para uso do Estado de Matrícula ou autoridade de registro de marca comum.

— FIM —



Em cooperação com



| OACI