

CONGRESO DE LA NACIÓN

República Argentina

LEY 12.165 · 1935

TRATADOS INTERNACIONALES

Boletín Oficial, 24 de octubre de 1935 · 25 artículos

Texto original, como se publicó

ÍNDICE

Tratados Internacionales

CAPÍTULO I Preliminares 3

CAPÍTULO II Línea de carga: inspección y marca 4

CAPÍTULO III Certificados 5

CAPÍTULO IV Disposiciones generales 7

CAPÍTULO V Disposiciones finales 8

Ley 12.165

APROBACION DE LA CONVENCION INTERNACIONAL RELATIVA A LAS LINEAS DE CARGA Y SU PROTOCOLO FINAL, FIRMADA EN LONDRES EL 5 DE JULIO DE 1930.

BUENOS AIRES, 25 de junio de 1935

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina, reunidos en Congreso, etc. SANCIONAN CON FUERZA DE LEY

ARTÍCULO 1°. Apruébase la adhesión del gobierno argentino a la convención internacional relativa a las líneas de carga, firmada en Londres el 5 de julio de 1930.

ARTÍCULO 2°. Comuníquese al Poder Ejecutivo.

BRUCHMANN-Figueroa-FRESCO-González Bonorino

Anexo A - Convención Internacional relativa a las lineas de carga y su protocolo final, firmada en Londres el 5 de julio de 1930.-

CAPÍTULO I
Preliminares

ARTÍCULO 3°. En esta Convención, a menos que expresamente se dicten prescripciones en contrario: a) Un barco es considerado como perteneciente a un país, si está matriculado por el gobierno de ese país b) La expresión 'administración' significa el gobierno del país al cual pertenece el barco c) Un 'viaje internacional' es un viaje desde un país al cual se aplica esta Convención hasta un puerto fuera de tal país, o inversamente, y a este efecto, toda colonia, territorio de ultramar, protectorado o territorio puesto bajo el dominio o mandato, es considerado como un país distinto d) La expresión 'reglas' significa las reglas contenidas en los anexos I, II y III e) Un 'barco nuevo' es un barco cuya quilla sea colocada el 1. de julio de 1932 o posteriormente, siendo considerados todos los demás barcos como barcos existentes f) La expresión 'vapor' comprende todo barco movido por una máquina.

Casos de 'Fuerza Mayor'

ARTÍCULO 4°. Ningún barco, que no esté sujeto a las disposiciones de esta Convención en el momento de su partida para un viaje, será sometido a las disposiciones de esta Convención, por motivo de cualquier desviación de su ruta debido al mal tiempo o a cualquier otra causa de 'fuerza mayor'. En la aplicación de las disposiciones de esta Convención, la administración prestará debida consideración a cualquier desviación o retraso ocasionado a cualquier barco, por mal tiempo o por cualquier otra causa de 'fuerza mayor'.

CAPÍTULO II

Línea de carga: inspección y marca

ARTÍCULO 5°. Ningún barco al cual se aplique esta Convención, podrá hacerse a la mar para un viaje internacional, después de la fecha de la entrada en vigor de la presente Convención, a menos que: A-Tratándose de un barco nuevo: a) Haya sido inspeccionado de acuerdo con las disposiciones del anexo I b) Satisfaga las disposiciones de la parte II del anexo I y c) Haya sido marcado, de acuerdo con las disposiciones de esta Convención.

B) Tratándose de un barco existente a) Haya sido inspeccionado y marcado (ya sea antes o después de la entrada en vigor de esta Convención), de acuerdo con las condiciones prescriptas, ya sea en el parágrafo A de este artículo, o en uno de los reglamentos para la asignación de las Líneas de carga especificadas en el anexo IV y b) Satisfaga las disposiciones de la parte II del anexo I, en principio y también en detalle, en cuanto sea razonable y factible, teniendo en cuenta la eficiencia de (1). La protección de las aberturas (2). Los pasamanos (3) Las portas de descarga y (4) los medios de acceso al alojamiento de la tripulación resultantes de los arreglos, instalaciones y dispositivos existentes en el barco.

Disposiciones para los vapores que transportan cargamentos de madera en cubierta.

ARTÍCULO 6°. 1.- Un vapor que ha sido inspeccionado y marcado de acuerdo con el artículo 5., podrá ser inspeccionado y marcado de acuerdo con una línea de carga para madera, de acuerdo con la parte V del anexo I.

siempre que: A.- Tratándose de un barco nuevo, satisfaga las condiciones y disposiciones de la parte V del anexo I B- Tratándose de un barco existente, satisfaga las condiciones y disposiciones de la parte V del anexo I, excepto la regla LXXX y en principio también, en cuanto sea razonable y posible, las condiciones y disposiciones prescriptas por la regla LXXX, siendo entendido que, al asignar una línea de carga para madera, a un barco existente, la administración efectuará el aumento de obra muerta que sea razonable, teniendo en cuenta la medida en que tal barco no satisface enteramente las condiciones y disposiciones prescriptas en la regla LXXX. 2.- Cuando un vapor utilice la línea de carga para madera, deberá cumplir con las reglas LXXXIV, LXXXV, LXXXVI, LXXXVIII y LXXXIX.

Disposiciones para barcos petroleros

ARTÍCULO 7°. Un vapor que ha sido inspeccionado y marcado de acuerdo con el artículo 5 tendrá derecho a ser inspeccionado y marcado como petrolero, de acuerdo con la parte VI del anexo I, siempre que A. Tratándose de un barco nuevo, satisfaga las condiciones y disposiciones prescriptas en la parte VI del Anexo I. B. Tratándose de ser un barco existente, satisfaga las condiciones y disposiciones de las reglas XCIII, XCVI, xCVII, XCVIII y XCIX, y en principio también, en cuanto sea razonable y factible, las reglas XCIV, XCV Y C, siendo entendido que, al asignar una línea de carga de petróleo a un barco existente, la

administración efectuará el aumento de obra muerta que sea razonable, teniendo en cuenta la medida en que tal barco no satisfaga enteramente las condiciones y disposiciones prescriptas en las reglas XCIV XCV y C.

Disposiciones para los barcos de tipos especiales

ARTÍCULO 8°. Podrá concederse una reducción en la obra muerta a los vapores de más de 300 pies (91,44 metros) de eslora que posean características de construcción similares a las de un petrolero, que le aseguren una defensa suplementaria contra el mar. El alcance de esta reducción será determinada por la administración en relación a la obra muerta asignada a los petroleros teniendo en cuenta el grado de cumplimiento con las condiciones de asignación establecidas para esos barcos, y el grado de subdivisión realizado.

La obra muerta asignada a un barco semejante, no deberá ser menor, en ningún caso, que la que se asignaría al barco, considerándolo como petrolero.

Inspección

ARTÍCULO 9°. La inspección y marca de los barcos a los fines de esta convención, serán efectuadas por funcionarios del país al cual pertenecen los barcos, siendo entendido que el gobierno de cada país puede confiar la inspección y marca de sus barcos, ya sea a inspectores nombrados al efecto, o bien a organizaciones reconocidas por él. En todos los casos, el gobierno interesado garantiza plenamente que la inspección y marca han sido completa y eficazmente efectuadas.

Zonas y regiones periódicas

ARTÍCULO 10. Un barco al cual se aplica esta convención debería ajustarse a las condiciones aplicables a las zonas y regiones periódicas descriptas en el anexo II de esta convención. Un puerto situado en la línea de demarcación de dos zonas, será considerado como situado en la zona que el barco acaba de atracar para entrar al puerto o bien en la que debe atravesar después de su partida.

CAPÍTULO III
Certificados

ARTÍCULO 11. Se otorgará un certificado, llamado 'Certificado Internacional de línea de Carga' a todo barco que haya sido inspeccionado y marcado de acuerdo con esta convención. El Certificado Internacional de Línea de Carga será expedido, ya sea por el gobierno del país al cual pertenece el barco, o bien por cualquier persona u organización debidamente autorizada por ese gobierno, y en todo caso el gobierno asume plena responsabilidad por el certificado.

Otorgamiento de certificados por otro gobierno

ARTÍCULO 12. El gobierno de un país al cual se aplica esta Convención puede, a pedido del gobierno de cualquier otro país al cual se aplica esta convención, hacer inspeccionar y marcar cualquier barco perteneciente al país mencionado en último término o que haya de ser matriculado por el gobierno de ese país (si se trata de un barco no matriculado), y, si comprueba que las disposiciones de esta convención han sido cumplidas, puede otorgar a ese barco un 'Certificado Internacional de Línea de Carga', bajo su propia responsabilidad. Todo certificado así expedido debe contener una declaración indicando que ha sido otorgado a pedido del gobierno del país al cual pertenece el barco, o del gobierno por el cual deba ser matriculado el barco, según sea el caso, y tendrá el mismo valor y será reconocido lo mismo que un certificado expedido de acuerdo con el artículo 11 de esta convención.

Forma del certificado

ARTÍCULO 13. Los certificados internacionales de línea de carga serán redactados en el idioma o idiomas oficiales del país por el cual son otorgados. La forma del certificado será la del modelo indicado en el anexo III, con sujeción a las modificaciones que puedan hacerse en el caso de barcos que transportan cargamentos de madera en cubierta, de acuerdo con la regla LXXVIII.

Duración de los certificados

ARTÍCULO 14. Un 'Certificado Internacional de Línea de Carga', a no ser que sea renovado de acuerdo con las disposiciones del parágrafo 2 de este artículo, caducará al final del período especificado en el mismo por la administración que lo haya expedido pero el período así especificado no podrá exceder de cinco años a partir de la fecha de la expedición. 2.- Un 'Certificado Internacional de Línea de Carga' puede ser renovado periódicamente por la administración que lo haya expedido, por un período (no mayor de cinco años en cada caso) que la administración juzgue conveniente, previa inspección que no deberá ser menos efectiva que la inspección requerida por esta convención para el otorgamiento del certificado, y cada renovación deberá hacerse constar en el dorso del certificado. 3.- Una administración anulará todo Certificado Internacional de Línea de Carga otorgado a un barco perteneciente a su país. a) Si se ha producido alteraciones materiales en el casco y a las superestructuras del barco, que afecten los cálculos de la obra muerta b) Si las instalaciones y dispositivos para (I) la protección de las aberturas, (II) los pasamanos, (III) las portas de descarga y (IV) los medios de acceso al alojamiento de la tripulación, no se mantienen en condiciones tan efectivas como lo estaban cuando el certificado fue expedido c) Si el barco no es inspeccionado periódicamente en la épocas y bajo las condiciones que la administración juzgue necesarias a los efectos de asegurar que el casco y las superestructuras mencionados en la condición a) no han sido alterados y que las instalaciones y dispositivos mencionados en la condición b) se mantienen en el estado ordenado durante toda la duración del certificado.

Aceptación de certificados

ARTÍCULO 15. Los certificados internacionales de línea de carga expedidos bajo la autoridad de un gobierno contratante, serán aceptados por los demás gobiernos contratantes como de igual valor que los certificados expedidos por ellos a barcos pertenecientes a sus respectivos países.

Control

ARTÍCULO 16. 1.- Cuando un barco al cual se aplica esta convención se halle en un puerto de un país al cual no pertenece, estará en todo caso sometido a control en lo relativo a la línea de carga, como sigue:

Un funcionario debidamente autorizado por el gobierno de ese país puede dar los pasos necesarios a los efectos de comprobar si existe a bordo un Certificado Internacional de Línea de Carga válido. Si existe tal certificado a bordo del barco, el control se limitará a verificar: a) Que el barco no esté cargado más allá de los límites permitidos por el certificado b) Que la posición de la línea de carga en el barco corresponda con el certificado y c) Que el barco no ha sufrido alteraciones materiales con respecto a los puntos mencionados en las condiciones a) y b) (expuestas en el parágrafo 3 del artículo 14), de naturaleza tal que el barco esté manifiestamente inhabilitado para hacerse a la mar, sin peligro para la vida humana. 2.- Solamente los funcionarios que posean la competencia técnica necesaria estarán autorizados para ejercer el control precitado, y si ese control es ejercido de acuerdo con el aparte c) precedente, lo será únicamente en la medida necesaria para asegurar que el barco sea puesto en condiciones de hacerse a la mar sin peligro para la vida humana. 3.- Si el control ejercido de acuerdo con este artículo pareciera poder tener como consecuencia la iniciación de procedimientos legales contra el barco, o la detención del barco en el puerto, el cónsul del país al cual pertenece el barco deberá ser informado lo antes posible de las circunstancias del caso.

Privilegios

ARTÍCULO 17. Los privilegios de esta convención no podrán ser reclamados a favor de un barco, a menos que éste posea un Certificado Internacional de Línea de Carga válido.

CAPÍTULO IV

Disposiciones generales

ARTÍCULO 18. Cuando en esta convención se dispone que se debe instalar o llevar en un barco una instalación o dispositivo especiales, o cierto tipo de instalaciones o dispositivos, o que se debe adoptar algún arreglo especial, toda administración puede aceptar, en reemplazo de ellos, cualquier otra instalación o dispositivo o cualquier tipo de los mismos, o cualquier otro arreglo, siendo entendido que tal administración deberá asegurarse de que la instalación o dispositivo o tipo de los mismos o el arreglo reemplazante tiene, en las circunstancias, una eficacia por lo menos igual a la especificada en esta convención. Toda

administración que así acepte una nueva instalación o dispositivo o tipo de los mismos, o un nuevo arreglo deberá comunicar el hecho a las otras administraciones y, a pedido, los detalles de los mismos.

Leyes, reglamentos, informes

ARTÍCULO 19. Los gobiernos contratantes se comprometen a comunicarse entre sí: 1. El texto de las leyes, decretos, reglamentos y decisiones de aplicación general que hayan sido promulgados sobre las diferentes materias que entran en el campo de aplicación de esta convención 2. Todos los informes oficiales o resúmenes oficiales de informes de que dispongan, en cuanto ellos demuestran los resultados de las disposiciones de esta convención, siempre que esos informes o resúmenes no sean de naturaleza confidencial. El gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, es invitado a servir de intermediario para recoger toda esta información y para ponerla en conocimiento de los otros gobiernos contratantes.

Modificaciones, conferencias futuras

ARTÍCULO 20. 1.- Las modificaciones a esta convención que pudieran ser consideradas como mejoras útiles o necesarias, pueden ser propuestas en cualquier momento por cualquier gobierno contratante al gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, y tales proposiciones serán comunicadas por este último a todos los demás gobiernos contratantes, y si cualquiera de esas modificaciones es aceptada por todos los gobiernos contratantes (incluso los gobiernos que han depositado ratificaciones o accesiones que todavía no son efectivas), esta Convención será modificada en consecuencia. 2.- En las fechas y lugares que los gobiernos contratantes eventualmente convengan, se realizarán conferencias con el objeto de revisar esta convención. Con este fin será convocada una conferencia por el gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, después que esta convención haya estado en vigor durante cinco años, si un tercio de los gobiernos contratantes expresa el deseo de su convocación.

CAPÍTULO V

Disposiciones finales

ARTÍCULO 21. 1.- Un gobierno contratante puede, en el momento de la firma, ratificación o accesión, o posteriormente, declarar por una notificación escrita dirigida al gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, su deseo de que esta convención se aplique a todas o a algunas de sus colonias, territorios de ultramar, protectorados o territorios bajo su dominio o mandato, y esta convención se aplicará a todos los territorios mencionados en esta notificación, dos meses después de la fecha de recepción de la misma, pero, en defecto de tal notificación, esta convención no se aplicará a ninguno de esos territorios. 2.- Un gobierno contratante puede, en cualquier tiempo y por notificación

escrita dirigida al gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, expresar su deseo de que esta convención deje de aplicarse a todas o a algunas de sus colonias, de ultramar, protectorados o territorios bajo su dominio o mandato a los cuales esta convención, de acuerdo con las disposiciones del párrafo precedente, fuese aplicable por un período no menor de cinco años y, en tal caso, la convención dejará de aplicarse, doce meses después de la fecha de la recepción de tal notificación por el gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte,a todos los territorios mencionados en ella. 3.- El gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, informará a todos los demás gobiernos contratantes sobre la aplicación de esta convención a cualquier colonia, territorio de ultramar, protectorado o territorio bajo dominio o mandato de acuerdo con las disposiciones del parágrafo 1 de este artículo, y de la cesación de tal aplicación, de acuerdo con las disposiciones del parágrafo 2, expresando en cada caso la fecha desde la cual esta convención ha comenzado o dejará de ser aplicable.

Textos auténticos.-Ratificación

ARTÍCULO 22. Esta convención, cuyos textos inglés y francés serán ambos auténticos, será ratificada. Los documentos de ratificación serán depositados en los archivos del gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, el cual notificará a todos los demás gobiernos signatarios o accedentes todas las ratificaciones depositadas y la fecha de su depósito.

Accesión

ARTÍCULO 23. Un gobierno (que no sea el gobierno de un territorio al cual se aplica el artículo 21), en cuyo nombre no haya sido firmada esta convención, será admitido a acceder a ella en cualquier época después de haber entrado en vigor la convención. Las accesiones serán efectuadas por medio de notificaciones escritas dirigidas al gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, y surtirán efecto tres meses después de su recepción. El gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte informará a todos los gobiernos signatarios y accedentes de todas las accesiones recibidas y fechas de su recepción.

Fecha de entrada en vigor

ARTÍCULO 24. Esta convención entrará en vigor el 1. de julio de 1932, entre los gobiernos que hayan depositado sus ratificaciones para esa fecha, y siempre que por lo menos sean cinco las ratificaciones depositadas ante el gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte. Si en esa fecha no han sido depositadas cinco ratificaciones, esta convención entrará en vigor tres meses después de la fecha en que haya sido depositada la quinta ratificación (1).

Las ratificaciones depositadas después de la fecha en que esta convención haya entrado en vigor, surtirán efecto tres meses después de la fecha de su depósito. (N.de R.:(entrará en vigor el 1. de enero de 1933).

Denuncia

ARTÍCULO 25. Esta convención puede ser denunciada en nombre de cualquier gobierno contratante en cualquier época, después de la expiración de un plazo de cinco años a partir de la fecha en que la convención entre en vigor en lo que respecta a ese gobierno. La denuncia deberá ser hecha por notificación escrita dirigida al gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, el cual notificará a todos los demás gobiernos contratantes, todas las denuncias recibidas y las fechas de su recepción. Una denuncia surtirá efecto doce meses después de que la notificación de la misma haya sido recibida por el gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

En fe de los cual, los plenipotenciarios han firmado a continuación. Hecho en Londres, hoy 5 de julio de 1930, en un solo ejemplar, que quedará depositado en los archivos del gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, el cual deberá transmitir copias certificadas conformes del mismo a todos los gobiernos signatarios.

(L.S.) Gustav Koenigs, Walter Laas, Karl Sturm, H.P. Cayley, V.C.

Duffy, R. Grimard, A. Johnston, Oscar Bunster, Guillermo Patterson, Emil Krogh, Aage H.Larsen, H.P. Hagelberg, Octaviano M.Barca, Sean Dulchaontigh, T.J.Hegarthy, Herbert B.Walker, David Arnott, Laurens Prior, Howard C.Towle, Albert F.Pillsbury, Robert F.Hand, Jas Kennedy, H.W.Warley, John G.Tawresey, E.Palmstierna, E.Eggert, A.H.

Saastanoinen, B.Brandt, Jean Marie, A.de Berlhe, H.F.Oliver, F.W.

Bate, Alfred J.Daniel, John T.Edwards, Ernest W.Glover, Norman Hill, C.Hipwood, J.Foster King, J.Montgomerie, Charles J.O.

Sanders, W.R.Spence, A.Spencer, N.G.Lely, G.L.Corbett, Nowrojee Dadabhoy Allbless, Kavas Golerjee, J.S.Page, Emil Krogh, Aage H.

Larsen, H.P.Hagelberg, Giulio Ingianni, Giuseppe Cantu, S.Nakayama , S.Iwai, A.Ozols, G.Luders de Negri, E.Bryn, J.Schonheyder, Thomas M.Wilford, C.Holdsworth, C.Fock, A.Van Driel, John. Brautigam, Langeler, J.R.Wierdsma, M.D.Faura, A.Poklewski-Koziell, B Bagniewski, Thomaz Ribeiro de Mello, Carlos Theodoro da Costa, D Bogomoloff, S.Horacio Carísimo, T.C.Giannini.

Anexo B - Protocolo final de la Convención Internacional relativa a las lineas de carga, firmada en Londres el 5 de julio de 1930.

I Los barcos destinados únicamente a viajes en los grandes lagos de la América del Norte y los barcos destinados a otras aguas interiores serán considerados como fuera del campo de aplicación de esta convención.

II Esta convención no se aplica a los barcos existentes de Estados Unidos de América y de Francia del tipo 'lumber schooner', movidos a máquina, con o sin velas, o a vela únicamente.

III El gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, deberá convocar una conferencia de los gobiernos contratantes de los países que posean barcos petroleros, a pedido de Estados Unidos de América y en cualquier tiempo, dentro del período de cinco años, mencionado en el artículo 20, con el objeto de discutir las cuestiones referentes a la

obra muerta de los barcos petroleros.

Los gobiernos contratantes no suscitarán ninguna objeción a las modificaciones de las disposiciones contenidas en esta convención con respecto a la línea de carga de los barcos petroleros que puedan ser determinadas en tal conferencia, siempre que las conclusiones adoptadas en esa ocasión sean comunicadas de inmediato a los gobiernos signatarios de la presente convención, y que el gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte no reciba objeción alguna dentro de los seis meses posteriores al envío de tal comunicación.

En fe de lo cual, los plenipotenciarios han redactado este protocolo final, que tendrá la misma fuerza y la misma validez que si las disposiciones del mismo hubieran sido insertadas en el texto de la convención a la cual pertenece. Hecho en Londres, hoy 5 de julio de 1930, en un solo ejemplar que será depositado en los archivos del gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, el cual deberá transmitir copias certificadas conformes del mismo a todos los gobiernos signatarios.

(L.S.):Gustav Koenigs, Walter Laas, Karl Sturm, H.P.Cayley, V.C.

Duffy, R.Grimard, A.Johnston, Oscar Bunster, Guillermo Patterson, Emil Krogh, Aage H.Larsen, H.P,Hagelberg, Octaviano M.Barca, Sean Dulchaontigh, T.J.Hegarthy, Herbert B.Walker, David Arnott, Laurens Prior, Howard C.Towle, Albert F.Pillsbury, Robert F.Hand, Jas Kennedy, H.W.Warley, John G.Tawresey, E.Palmstierna, E. Eggert, A.H Saastamoinen, B.Brandt, Jean Marie, A.de Berlhe, H.F. Oliver, F.W Bate, Alfred J.Daniel, John T.Edwards, Ernest W.Glover, Norman Hill, C.Hipwood, J.Foster King, J.Montgomerie, Charles J.O.

Sanders, W.R.Spence, A.Spencer, N.G.Lely, G.L.Corbett, Nowrojee Dadabhoy Allbless, Kavas Ookerjee, J.S.Pages, Emil Krogh, Aage H.

Larsen, H.P.Hagelberg, Giulio Ingianni, Giuseppe Cantú, S. Nakayma, S.Iwai, A.Ozols, G.Luders de Negri, E.Bryn, J. Schonheyder, Thomas M.Wilford, C.Holdsworth, C.Fock, A.Van Driel, John Brautigam, Langeler, J.R.Wierdsma, M.D.Faura, A.Poklewski Koziell, B Bagniewski, Thomas Ribeiro de Mello, Carlos Theodoro da Costa, D Bogomoloff, S.Horacio Carisimo, T.C. Giannini.



VEREDICTA LEYES

Tratados Internacionales. Texto original, como se publicó.

Datos: Base InfoLEG de Normativa Nacional, Ministerio de Justicia de la Nación (CC BY 4.0).