

CONGRESO DE LA NACIÓN

República Argentina

LEY 12.272 · 1935

TRATADOS INTERNACIONALES

Boletín Oficial, 23 de octubre de 1935 · 50 artículos

Texto original, como se publicó

ÍNDICE

Tratados Internacionales

Capítulo I 3

CAPÍTULO II De las aeronaves 4

Capítulo III 5

CAPÍTULO IV Del tráfico aéreo 7

CAPÍTULO V Transportes prohibidos 9

CAPÍTULO VI Sanciones y legislación aplicable 10

CAPÍTULO VII Disposiciones finales 10

Ley 12.272

APROBACION DE LA CONVENCION PARA REGLAMENTAR LA NAVEGACION AEREA ENTRE LA REPUBLICA ARGENTINA Y LA REPUBLICA DE LOS ESTADOS UNIDOS DEL BRASIL.

BUENOS AIRES, 30 de septiembre 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 convención para reglamentar la navegación aérea, suscripta en la ciudad de Río de Janeiro, el 10 de octubre de 1933, entre la República Argentina y la República de los Estados Unidos del Brasil.

ARTÍCULO 2°. Comuníquese, etc.

SAAVEDRA LAMAS-MELLO FRANCO

Anexo A: Convención para reglamentar la navegación aérea suscripta en la ciudad de Río de Janeiro el 10 de Octubre de 1932 entre la República Argentina y la República de los Estados Unidos del Brasil-

Capítulo I

ARTÍCULO 3°. Cada una de las altas partes contratantes podrá prohibir, a título permanente, la navegación aérea sobre determinadas zonas de su territorio, bajo conminación de las penalidades que prevea la respectiva legislación interna, y con la reserva de que no se hará diferencia de tratamiento a este respecto entre las aeronaves privadas nacionales de una y las de la otra alta parte contratante. No obstante, a título excepcional y en interés de la seguridad pública, cada una de las altas partes contratantes podrá autorizara sus aeronaves privadas, algún vuelo sobre zona prohibida situada en su propio territorio, debiendo notificar a la otra alta parte contratante las autorizaciones excepcionales que con ese fin expidiere. Todo comandante o piloto de aeronave que se encontrare sobre zona prohibida, inmediatamente que de ello se aperciba, está obligado a lanzar la señal internacional de peligro que se estipulará entre las altas partes contratantes, y deberá pasar con la mayor presteza fuera de la referida zona, y donde lo pueda hacer reglamentariamente, dentro del Estado sobre cuyo territorio haya volado así, indebidamente. Las altas partes contratantes publicarán previamente, y se comunicarán entre sí por vía diplomática, la posición y los límites que circunscribieren las zonas permanentemente prohibidas a los vuelos.

ARTÍCULO 4°. Además, cada una de las altas partes contratantes se reserva el derecho, en circunstancias excepcionales, relativas a la seguridad pública o al mantenimiento del orden interno, de prohibir o de restringir, a título temporario y con efecto inmediato, el vuelo sobre su territorio, en todo o en parte, siempre que, al hacer uso de ese derecho, no haga

diferencia de tratamiento entre las aeronaves de la nacionalidad de la otra alta parte contratante y las de cualquier otro Estado extranjero. Las prohibiciones o las restricciones temporarias serán publicadas inmediatamente, y comunicadas a la otra alta parte contratante por la vía más rápida.

CAPÍTULO II
De las aeronaves

ARTÍCULO 5°. Sólo podrán volar de uno a otro Estado contratante las aeronaves reglamentariamente inscriptas en el Registro Nacional de Matrícula de Aeronaves. Toda aeronave será nacional del Estado en cuyo registro de matrícula esté inscripta de acuerdo con la respectiva legislación interna. Ninguna aeronave será válidamente matriculada en más de un Estado, sea o no contratante.

ARTÍCULO 6°. Las aeronaves nacionales, para los efectos de la presente convención, se clasifican en públicas y privadas, considerándolas públicas o de Estado: a) Las militares o navales b) Las que se destinaran a algún servicio administrativo, como el de correos nacionales, aduanas o policía. Todas las demás se consideran aeronaves privadas. No obstante, se considera militar o naval toda y cualquier aeronave comandada por persona que esté al servicio de las fuerzas armadas nacionales, debidamente habilitada y se asimilan a las aeronaves privadas las aeronaves públicas exclusivamente empleadas en servicio comercial o postal.

ARTÍCULO 7°. Las aeronaves deberán estar provistas de señales distintivas que permitan su identificación durante el vuelo por medio de la colocación de marcas de nacionalidad y de matrícula fácilmente visibles. Indicarán, además de esto, el nombre y el domicilio del propietario. Las altas partes contratantes fijarán de común acuerdo, las señales distintivas de sus aeronaves nacionales.

ARTÍCULO 8°. Las aeronaves militares o navales, nacionales de una de las altas partes contratantes, sólo volarán sobre el territorio de la otra, mediante previa autorización de ésta, solicitada por vía diplomática y otorgada para cada vuelo a título especial y temporario. Tales aeronaves, de nacionalidad de una de las altas partes contratantes, cuando se hallen dentro del territorio de la otra, estarán sujetas a las reglas de la presente convención y a las de cualquier reglamento aplicable a la navegación aérea, vigentes en ocasión del vuelo, en la medida en que aquella autorización no las derogue. Salvo estipulaciones en contrario, gozarán, en principio, de los privilegios e inmunidades que se concedieran habitualmente a los buques de guerra extranjeros. Sin embargo, no gozará de ninguno de esos privilegios e inmunidades toda aeronave militar o naval cuyo comandante, piloto, miembro de tripulación o cualquiera que se encuentre a bordo, aun invocando fuerza mayor, aunque sea comprobada, infrinja alguna de las disposiciones de la presente convención, o de

reglamentos aplicables a la navegación aérea, en ocasión del vuelo.

ARTÍCULO 9°. Mediante acuerdos especiales entre las altas partes contratantes, serán determinadas, si fuere necesario, las modalidades de admisión de las aeronaves públicas de carácter administrativo, tales como las policiales o aduaneras, de nacionalidad de una alta parte contratante, sobre territorio de la otra. En ningún caso, sin embargo, gozarán éstas de los privilegios e inmunidades que se concedieren a las militares o navales.

ARTÍCULO 10. Las altas partes contratantes entrarán en negociaciones para introducir, de común acuerdo, un reglamento internacional de luces y señales y de reglas generales de circulación aérea, aplicable a todas sus aeronaves nacionales, tanto durante la ruta como en la vecindad de los aeródromos, obligándose ellas a reprimir las infracciones que contra aquél se verificaran en sus territorios respectivos, por parte de cualquier aeronave, sea pública o privada, nacional o extranjera.

ARTÍCULO 11. No se cobrarán derechos aduaneros o cualquier otro impuesto, por la entrada de aeronave empleada en tráfico comercial o postal. Las demás aeronaves privadas, especialmente las de turismo, podrán ser liberadas del pago de derechos de entrada mediante depósito, en aduana, de la suma que les corresponda, reintegrable en el momento en que la aeronave vuelva al extranjero. El depósito en especie podrá ser substituído por un documento que compruebe la garantía subsidiaria de algún aero club nacional, oficialmente reconocido por la alta parte contratante de la nacionalidad de la aeronave.

ARTÍCULO 12. Quedan libres de derechos aduaneros y de cualquier otro impuesto, siempre que a juicio de la autoridad competente no excedan de la cantidad suficiente para la terminación del viaje, el combustible y los ingredientes necesarios para la propulsión de la aeronave, sus víveres y las provisiones, así como los instrumentos de navegación, consignados en el inventario de a bordo.

Capítulo III

ARTÍCULO 13. Para que se le permita el vuelo sobre el territorio de una de las altas partes contratantes, toda aeronave privada, de nacionalidad de la otra, estará obligatoriamente provista de un certificado de navegabilidad y de un certificado de matrícula y, eventualmente, de libros de bordo y de los demás documentos que fueren prescriptos por la reglamentación del Estado de su nacionalidad.

ARTÍCULO 14. Para los mismos efectos, el comandante, piloto, mecánico y cualquier miembro de la tripulación deberán estar munidos de sus cartas de habilitación y licencias, expedidas y válidas por las autoridades competentes del Estado de la nacionalidad de la aeronave. Cada uno de esos documentos indicará la profesión, la identidad y la nacionalidad de su titular.

Artículo 15. Cada alta parte contratante se obliga a reconocer como válidos, como si fuesen expedidos o revalidados por sus propias autoridades, los certificados de navegabilidad y las cartas de habilitación y licencias, regularmente expedidos o revalidados por las autoridades competentes de la otra alta parte contratante.

Sin embargo, cada alta parte contratante se reserva el derecho de no reconocer como válidas, para el vuelo sobre su territorio, las cartas de habilitación o licencias conferidas o revalidadas a cualquiera de sus nacionales por autoridad de la otra alta parte contratante.

Artículo 16. Toda aeronave nacional de una de las altas partes contratantes equipada con aparatos de radiocomunicación, sólo será admitida sobre territorio de la otra siempre que esté provista de autorización especial, que conste en el certificado respectivo, y haya sido conferida de acuerdo con las disposiciones reglamentarias que rijan en una y otra de las altas partes contratantes, respecto de la instalación de estaciones radioeléctricas a bordo de aeronaves. La utilización de esos aparatos se regirá por las disposiciones reglamentarias prescriptas por la alta parte contratante dentro de cuyo territorio se encuentre la aeronave. Dicha utilización sólo podrá efectuarse por miembros de la tripulación munidos, para tal fin, de autorización especial, que conste en carta de habilitación o licencia, conferida o revalidada, por la autoridad competente de la alta parte contratante de la nacionalidad de la aeronave.

Artículo 17. Las altas partes contratantes podrán prescribir, para ciertos tipos de aeronave, la instalación obligatoria de aparatos de radiocomunicación. En este caso, adoptarán, de común acuerdo, prescripciones reglamentarias uniformes, aplicables a las aeronaves del mismo tipo, que vuelen del territorio de una para el de otra alta parte contratante.

Artículo 18. En el tráfico aéreo de uno para otro Estado contratante, toda aeronave deberá estar munida del rol de tripulación, de la lista nominal de los pasajeros y del manifiesto de la carga que transportase, además de cualquier documento más, que fuese necesario para el cumplimiento de las formalidades aduaneras, fiscales, policiales o sanitarias, de acuerdo con las formas y modalidades prescriptas por la reglamentación del país de destino, sin perjuicio en cuanto a las aeronaves al servicio de líneas regulares de navegación aérea, de las facilidades previstas en Protocolo adicional a la presente convención.

Artículo 19. Las altas partes contratantes, por intermedio de sus autoridades directamente interesadas, entrarán en negociaciones para establecer, en la medida de lo posible, disposiciones reglamentarias uniformes relativas al otorgamiento o a la utilización de los certificados de navegabilidad de las aeronaves, de las cartas de habilitación y licencias del comandante, piloto, mecánico, radiotelegrafista y demás miembros de la tripulación, de las autorizaciones para la instalación de aparatos radioeléctricos, de los libros de bordo, y cualquier otro documento que prescribieren, en lo referente a la navegación aérea de uno

para otro Estado, sobre todo en lo relativo al despacho de aeronaves a que se refiere el artículo anterior. Igualmente ellas procurarán adoptar, en esos documentos, uniformidad de formatos y de modelos.

Artículo 20. Las autoridades competentes de la alta parte contratante dentro de cuyo territorio se encuentre una aeronave nacional de la otra, tendrán, en todo momento, el derecho de visitarla, y verificar la documentación de que ella deberá estar provista, sin perjuicio de las disposiciones que adoptaren con respecto a aeronaves al servicio de líneas regulares de navegación aérea.

CAPÍTULO IV
Del tráfico aéreo

Artículo 21. Las altas partes contratantes entrarán en negociaciones para localizar, de común acuerdo, donde más conviniera a los intereses de las comunicaciones aéreas entre ambas, los aeródromos aduaneros que establecieran en sus territorios respectivos, pudiendo, sin embargo, en cualquier tiempo, ampliar o restringir su número, o modificar su localización, mediante previo aviso de un mes.

Artículo 22. Toda aeronave que, proveniendo del territorio de alguna de las altas partes contratantes, hubiera de descender en el territorio de la otra, sólo podrá efectuar el primer descenso en aeródromo aduanero. Igualmente, toda aeronave que, partiendo del territorio de una de las altas partes contratantes, hubiera de descender en el territorio de la otra, deberá levantar el último vuelo sólo de aeródromo aduanero.

Artículo 23. Las fronteras comunes entre las altas partes contratantes, no serán traspuestas por aeronave sino entre los puntos que ellas hubieren fijado mediante previo acuerdo. Las fronteras no comunes, sin perjuicio de los derechos de terceros Estados, no serán traspuestas por aeronave sino entre los puntos que hubiere fijado la alta parte contratante cuyo territorio delimitaren aquellas fronteras. De manera general, toda zona o corredor, en las fronteras comunes o no comunes de las altas partes contratantes, por donde alguna de ellas autorice habitualmente la entrada y la salida de sus aeronaves nacionales, o de las de cualquier nacionalidad, podrá, en las mismas condiciones, ser utilizada por aeronave nacional de la otra alta parte contratante.

Artículo 24. Al penetrar en el territorio de alguna de las altas partes contratantes, toda aeronave, en el transcurso entre la frontera y el más próximo aeródromo aduanero, deberá mantenerse, en condiciones normales, a una altura tal que sean particularmente visibles desde tierra, sus marcas de nacionalidad y matrícula.

Artículo 25. Ninguna aeronave nacional de una de las altas partes contratantes, en vuelo sobre territorio de otra, alijará, a título de lastre, sino agua o arena fina no será permitido

lanzar de a bordo objeto alguno, excepto correspondencia postal, siempre que a ese respecto exista acuerdo especial entre las partes contratantes.

ARTÍCULO 26. Toda aeronave nacional de una de las altas partes contratantes, en vuelo sobre el territorio de la otra, donde quiera que se encuentre, está obligada a descender tan pronto como reciba orden para tal fin, mediante señales de tierra o de aeronaves de policía, que hayan sido combinadas entre las altas partes contratantes, sin perjuicio de las medidas coercitivas que se le puedan aplicar en caso de manifiesta infracción a las disposiciones de la presente convención, o de reglamentos aplicables a la navegación aérea en el momento del vuelo.

ARTÍCULO 27. Las aeronaves nacionales de una de las altas partes contratantes, siempre que tengan derecho de paso sobre territorio de la otra, podrán volar sobre ese territorio sin descender en él, bajo la condición de seguir el itinerario que con tal fin les haya sido previamente fijado por esta otra. No obstante, estarán siempre obligadas a descender siempre que reciban orden en tal sentido, en las condiciones previstas en el artículo precedente.

ARTÍCULO 28. Todo comandante o piloto de aeronave que por motivo de fuerza mayor efectúe descenso en el transcurso comprendido entre la frontera y el aeródromo aduanero más próximo, deberá notificarlo inmediatamente a la más próxima autoridad civil, militar o policial del Estado en que se hallare y siempre que se pueda comunicar con ella dentro del plazo de veinticuatro horas deberá permanecer en el lugar donde hubiere descendido, con tripulación, pasajeros y carga, por cuyo alejamiento o evasión responderá, hasta que aquella autoridad le permita continuar el viaje. La misma obligación tendrá dondequiera que se halle, todo comandante o piloto de aeronave que proponiéndose cruzar sin descenso el espacio atmosférico de una de las altas partes contratantes, efectúe descenso forzoso en territorio de ésta.

ARTÍCULO 29. En caso de descenso, especialmente en el de descenso forzoso, las aeronaves de la nacionalidad de una o de otra de las altas partes contratantes tendrán derecho a las mismas medidas de asistencia de que gozaren, en su país de matrícula, las aeronaves nacionales.

ARTÍCULO 30. El abordaje y el salvamento entre aeronaves nacionales de una y las de la otra de las altas partes contratantes se regirán, en principio, salvo estipulación en contrario, por las normas del derecho marítimo.

ARTÍCULO 31. Cada alta parte contratante podrá reservar en favor de sus aeronaves nacionales, el derecho exclusivo de transporte comercial de personas, mercaderías o correspondencia postal, entre puntos situados dentro del respectivo territorio.

ARTÍCULO 32. Los aeródromos, y cualquiera organización de tierra, e igualmente los servicios accesorios y complementarios de la navegación aérea, tales como el de

informaciones meteorológicas, existentes en el territorio de una de las altas partes contratantes siempre que fueren franqueados, mediante el pago de ciertas tasas, al uso común de las respectivas aeronaves nacionales, también serán franqueados en las mismas condiciones, al uso común de las aeronaves nacionales de la otra alta parte contratante.

ARTÍCULO 33. Las altas partes contratantes se comunicarán entre sí, por vía diplomática, la lista de los aeródromos y cualquier instalación de tierra, franqueados al uso común de la navegación aérea, que existiere, o se crearen en sus territorios respectivos y especialmente la de todos sus aeródromos aduaneros.

ARTÍCULO 34. La coordinación del servicio meteorológico, para la navegación aérea civil, será de carácter permanente entre las altas partes contratantes, y regulado por Protocolo adicional a la presente convención.

CAPÍTULO V
Transportes prohibidos

ARTÍCULO 35. Queda prohibido, en el tráfico de uno hacia otro Estado contratante, el transporte aéreo de explosivos, armas de fuego, municiones de guerra, y de cualquier elemento o pertrecho bélico, e igualmente el transporte de palomas mensajeras, salvo autorización especial del Estado sobre cuyo territorio vuele la aeronave.

ARTÍCULO 36. Quedan también prohibidos, el transporte, como equipaje, y el uso a bordo de la aeronave, de aparatos fotográficos y cinematográficos, y los de las respectivas placas o películas, salvo autorización especial o reglamentación permanente del Estado contratante sobre cuyo territorio vuele la aeronave.

ARTÍCULO 37. Las altas partes contratantes se reservan el derecho, por motivo de seguridad pública, de prohibir, restringir o reglamentar el transporte aéreo de cualquier otro objeto, tanto en el tráfico interno como en el internacional.

ARTÍCULO 38. Todas las prohibiciones, restricciones o reglamentaciones a que se refiere la presente convención se aplicarán a toda aeronave, que efectúe el tráfico internacional entre los Estados contratantes, sea ella pública o privada, nacional de uno de ellos o nacional de otro Estado.

ARTÍCULO 39. Las prohibiciones, restricciones o reglamentaciones de transporte aplicable solamente al tráfico internacional, regirán igualmente en el tráfico interno, cuando él se efectúe en territorio de una alta parte contratante, por aeronave de nacionalidad de la otra, o la de cualquier Estado extranjero.

ARTÍCULO 40. Las reglamentaciones, restricciones o prohibiciones de transporte, previstas por la presente convención serán inmediatamente comunicadas, entre las altas partes

contratantes, por vía diplomática.

Artículo 41. Ninguna aeronave, cualquiera fuere su nacionalidad, transportará con destino a una de las altas partes contratantes, objeto alguno comprendido en el monopolio postal del Estado, salvo acuerdo especial entre ellas, establecido por intermedio de sus administraciones centrales de correos.

Capítulo VI
Sanciones y legislación aplicable

Artículo 42. Las multas, penalidades o medidas represivas, destinadas a asegurar el cumplimiento de las disposiciones de la presente convención, así como las que en sus leyes o reglamentos concernientes a la navegación aérea, las altas partes contratantes establecieren o hayan establecido, serán aplicadas sin diferencia de tratamiento, a las aeronaves privadas de la nacionalidad de cualquiera de ellas.

Artículo 43. Las aeronaves nacionales de una alta parte contratante, ya sea en vuelo o en reposo, dentro del territorio de la otra alta parte contratante, e igualmente los miembros de su tripulación, pasajeros y carga, quedan sujetos a la legislación de esta otra, y será competente la respectiva jurisdicción, especialmente: a) Si se tratara de Ley o reglamento aplicable a la navegación aérea en general, siempre que sea extensivo a todas las aeronaves extranjeras b) Si hubiera infracción de reglamento o Ley de naturaleza militar, policial, sanitaria, fiscal o aduanera c) Si lo exigiera la seguridad o el orden público de la alta parte contratante a que el caso se refiera.

Capítulo VII
Disposiciones finales

Artículo 44. En caso de perturbación de la paz internacional, ninguna de las disposiciones de la presente convención limitará la libertad de acción de cualquiera de las altas partes contratantes, sea beligerante o neutral.

Artículo 45. Las altas partes contratantes se obligan a permutar en ejemplares múltiples, todas las Leyes, reglamentos o prescripciones concernientes a la navegación aérea civil en vigor en sus territorios respectivos, e igualmente toda abrogación, modificación, o enmienda, a medida que se introdujeren.

Artículo 46. Las administraciones de las altas partes contratantes que dirijan la navegación aérea civil, recibirán, estudiarán y formularán, de común acuerdo, las sugestiones o propuestas que se destinen a perfeccionar, enmendar o rever las disposiciones

de la presente Convención.

ARTÍCULO 47. Los pormenores de aplicación de esta Convención e igualmente los arreglos o acuerdos previstos en ella, serán reglamentados directamente, siempre que sea posible, entre las autoridades respectivamente competentes de las altas partes contratantes. Sin embargo, sólo serán válidos y efectivos cuando fueren confirmados por cambio de notas diplomáticas entre las altas partes contratantes.

ARTÍCULO 48. Toda divergencia en la interpretación o ejecución de la presente convención, que las altas partes contratantes no han podido resolver por medios directos, ya sea por sus autoridades inmediatamente interesadas o por vía diplomática, será preliminarmente sometida a una comisión de investigación y conciliación, constituída por dos miembros, designados, respectivamente, por una y otra, y un presidente, escogido de común acuerdo. Los miembros serán designados y el presidente escogido cada vez que alguna nueva divergencia lo haga necesario. Si un mes después de recibida la proposición oficial en este sentido, las altas partes contratantes no lograran entrar en un acuerdo respecto a la elección del presidente de la comisión, o si transcurrido un plazo de tres meses, una de ellas no aceptase el laudo, la divergencia será obligatoriamente sometida a la decisión de la Corte Permanente de Justicia Internacional. En este caso, salvo oposición de una de las altas partes contratantes, deberá esa Corte pronunciarse 'ex bono et aequo' en los términos del artículo 38, línea 4, de sus Estatutos.

ARTÍCULO 49. La presente Convención será ratificada, y el cambio de los instrumentos de ratificación se efectuará, en Río de Janeiro, dentro del más breve plazo posible. Entrará en vigor en la fecha en que se cambiaren los instrumentos de ratificación.

ARTÍCULO 50. Mediante aviso con tres meses de anticipación, cualquiera de las altas partes contratantes podrá denunciar la presente convención, pasados seis meses después de su entrada en vigor. En fe de lo cual, los plenipotenciarios arriba nombrados firmaron la presente convención en dos ejemplares, en las lenguas española y portuguesa, y les pusieron los respectivos sellos, en Río de Janeiro, a los diez días del mes de octubre de mil novecientos treinta y tres.

SAAVEDRA LAMAS - MELLO FRANCO.



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).