

CONGRESO DE LA NACIÓN

República Argentina

LEY 13.911 · 1950

TRATADOS INTERNACIONALES

Boletín Oficial, 29 de agosto de 1950 · 12 artículos

Texto original, como se publicó

ÍNDICE

Tratados Internacionales

Ley 13.911

APROBACION DEL CONVENIO SOBRE TRANSPORTES AEREOS REGULARES ENTRE LA REPUBLICA ARGENTINA Y PORTUGAL.

BUENOS AIRES, 3 de agost0 de 1950

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

ARTÍCULO 1°. Apruébase el acuerdo sobre transportes aéreos suscrito en la ciudad de Lisboa, el 7 de marzo de 1947, por los plenipotenciarios de los gobiernos de la República Argentina y de Portugal.

ARTÍCULO 2°. Comuníquese al Poder Ejecutivo.

RAMELLA. Reales. CAMPORA. González.

Anexo A-Convenio sobre Transportes aéreos entre los Gobiernos de la República Argentina y de Portugal, suscripto en la Ciudad Lisboa, el 7 de marzo de 1947.-

ARTICULO 1. Las Partes contratantes se conceden mutua y recíprocamente los derechos especificados en el Anexo de este Acuerdo, para establecer los servicios aéreos regulares sobre las rutas que se describen en los Planes I y II del mismo Anexo. Tales servicios podrán ser inaugurados inmediatamente o en una fecha posterior, a opción de la Parte contratante a quien los derechos han sido acordados.

ARTICULO 2. Antes de ser autorizados a comenzar los servicios previstos en este Acuerdo, la empresa o empresas aéreas designadas por una de las Partes Contratantes podrá ser obligada a presentar ante las autoridades aeronáuticas competentes de la otra Parte Contratante los justificativos de que está capacitada para cumplir las condiciones prescriptas por las leyes y reglamentos normalmente aplicados por estas autoridades a los demás servicios aerocomerciales internacionales regulares.

ARTÍCULO 3°. a) Los derechos que puedan haber sido concedidos con anterioridad por cada una de las Partes Contratantes a cualquier Estado no parte en este Acuerdo, o a una empresa o empresas de transporte aéreo suyas, continuarán en vigor y con la misma fuerza como fueron acordados. b) Cada Parte Contratante queda en libertad para concluir convenios con otro Estado o Estados limítrofes que otorguen ventajas mayores a sus aeronaves que las otorgadas por este Acuerdo y su Anexo, siempre entendido que con ellos no se lesionen los derechos otorgados por este Acuerdo y su Anexo a la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 4°. a) Los gravámenes (impuestos, tasas y contribuciones) que cualquiera de las Partes Contratantes imponga o pueda imponer a la empresa o empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, por el uso de aeropuertos y/u otras facilidades, no serán superiores a los que paguen las empresas aéreas nacionales u otras extranjeras dedicadas a servicios aéreos internacionales similares, por el uso de los mismos aeropuertos y facilidades. b) Al combustible, aceites lubricantes y piezas de repuesto introducidos o llevados a bordo

de las aeronaves en el territorio de una Parte Contratante por parte o cuenta de la empresa o empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante y destinados exclusivamente al uso de sus aeronaves, gozarán de un tratamiento no menos favorable que el concedido a las empresas aéreas nacionales u otras extranjeras dedicadas al transporte aéreo internacional en lo que respecta a los derechos de aduanas, tasas de inspección o cualquier otro gravamen, impuesto por la Parte en cuyo territorio entran. c) Las aeronaves utilizadas por la empresa o empresas aéreas designadas por una de las Partes Contratantes en los servicios aéreos que son objeto del presente Acuerdo, así como los combustibles aceites lubricantes, piezas de repuesto, equipo normal y provisiones de las aeronaves, traídas a bordo de tales aeronaves, estarán desde la entrada hasta la salida del territorio de la otra Parte Contratante, exentos de derechos aduaneros, tasas de inspección y/u otros gravámenes similares, aun cuando tales abastecimientos o provisiones sean usados o consumidos por aquellas aeronaves en vuelo sobre ese territorio. d) En los casos mencionados en los anteriores incisos b) y c), las mercaderías exceptuadas sólo podrán ser descargadas con aprobación de las autoridades aduaneras de la otra Parte Contratante. Las cosas y mercaderías que deban ser reexportadas, deberán ser guardadas hasta su reexportación, bajo la supervisión e inspección de las autoridades aduaneras, pero sin afectar su disponibilidad.

ARTÍCULO 5°. Los certificados de navegabilidad aérea, los certificados de competencia o licencias otorgadas o validados por una de las Partes Contratantes y aun en vigor, otorgados para la navegación o experimentación de las rutas y servicios descritos en los Planes del Anexo, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante. Sin embargo, cada Parte Contratante se reserva el derecho de negarse a reconocer, para el sobrevuelo de su propio territorio, los certificados y licencias acordados a sus propios nacionales por otro Estado.

ARTÍCULO 6°. a) Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la entrada, permanencia o salida de su territorio de las aeronaves empleadas en navegación aérea internacional o relativos a la explotación, maniobra y navegación de tales aeronaves mientras estén dentro de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de la empresa o empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante.

b) Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la admisión, permanencia o salida de su territorio, de pasajeros, tripulación, equipajes o mercaderías transportadas por aeronaves, tales como los que rigen la entrada, despacho aduanero, inmigración, pasaportes, derechos aduaneros y cuarentena, serán igualmente aplicados. También se aplicarán esas mismas leyes y reglamentos a una empresa o empresas aéreas extranjeras que realicen servicios hacia o desde el territorio de esa Parte Contratante.

ARTÍCULO 7°. Las infracciones a las disposiciones comprendidas en los reglamentos internos de los servicios de navegación que no constituyan delito y fueran cometidos en el territorio de una de las Partes Contratantes por el personal de empresas aéreas designadas por la otra Parte, serán comunicadas a las autoridades aeronáuticas competentes de esta

última, por la Parte en cuyo territorio se cometió la infracción. Si la infracción fuere de carácter grave, dichas autoridades tendrán derecho a solicitar el cese del funcionario o funcionarios de la empresa designada, que haya cometido la infracción. En caso de reincidencia se podrá reclamar la revocación de los derechos acordados a la empresa aérea responsable.

ARTÍCULO 8°. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de negar o revocar el ejercicio de los derechos de explotación dados a una empresa o empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, en cualquier caso en que no esté convencida de que la propiedad substancial y el contralor efectivo de dicha línea aérea pertenecen a nacionales de cada Parte Contratante, o en el caso de falta de cumplimiento de las leyes y reglamentos previstos en el Artículo 6, o también de no llenar las condiciones bajo las cuales son acordados los derechos, de conformidad con este Acuerdo y su Anexo.

ARTÍCULO 9°. Las Partes Contratantes acuerdan someter a arbitraje cualquier cuestión relativa a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo y su Anexo, que no sea resuelta por negociación directa.

Igualmente acuerdan que toda solución debe ser inspirada en los conceptos de igualdad y soberanía de ambas naciones, así como en el de la división por partes iguales del tráfico existente entre ambos países, tomado éste en la expresión económica de su rendimiento bruto. Las Partes Contratantes se obligan a aceptar y cumplir con la decisión que pronuncie el árbitro.

ARTÍCULO 10. A los fines de este Acuerdo y su Anexo: 1.- La expresión 'empresa de transporte aéreo designada', significará la entidad que las autoridades aeronáuticas de una de las Partes Contratantes haya designado para prestar servicios en una ruta o rutas especificadas, de conformidad con los arts. 1 y 2 de este Acuerdo y Planes del Anexo, y notificado por escrito a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. 2.- La expresión 'necesidades del tráfico', significará la demanda en pasajeros, carga y/o correspondencia, entre los dos puntos extremos de una ruta entre los territorios de las dos Partes Contratantes, calculadas en un tiempo dado. 3.- La expresión 'capacidad', significará la carga comercial disponible de una aeronave, entre el punto de origen y el punto de destino del servicio a que está afectada, entre los territorios de las dos Partes Contratantes. 4.- La expresión 'servicio ofrecido', significará la capacidad de las aeronaves usadas en tal servicio, multiplicada por la frecuencia con que operen tales aeronaves en un período y sobre una ruta dados. 5.- La expresión 'ruptura de carga en un punto de escala dado', significará que más allá de ese punto de tráfico sobre una determinada ruta es servido por la misma empresa aérea con un aparato diferente de aquel que ha sido utilizado sobre la misma ruta, antes de dicha escala.

ARTÍCULO 11. Este Acuerdo y todos los contratos con él relacionados, serán registrados en la Organización Provisoria de Aviación Civil Internacional creada por el Acuerdo

Provisorio de Aviación Civil Internacional firmado en Chicago, Estados Unidos de América, el 7 de diciembre de 1944, o el Organismo que la sustituya con carácter permanente.

ARTÍCULO 12. Salvo lo acordado en el art. 13 siguiente, este Acuerdo tendrá una duración de diez años desde la fecha de su firma y continuará en vigor por períodos sucesivos de dos años, por tácita reconducción.

No obstante, su rescisión puede ser comunicada en todo momento, pero ella no tendrá efecto hasta pasado un año a contar desde la notificación respectiva.

ARTICULO 13 a) Este Acuerdo entrará provisoriamente en vigor en la fecha de su firma y definitivamente cuando fueran satisfechas las exigencias constitucionales de ambas Partes Contratantes. El cumplimiento de estas exigencias no podrá demorar un plazo superior a nueve meses desde la fecha de la firma del Acuerdo. El cambio de comunicaciones referente al cumplimiento de las referidas exigencias constitucionales, se hará en Buenos Aires tan pronto como sea posible. b) Las autoridades aeronáuticas competentes de ambas Partes Contratantes, con espíritu de estrecha colaboración, se consultarán de tiempo en tiempo a fin de asegurarse que los principios definidos y las finalidades del Acuerdo y su Anexo, están siendo aplicados sobre la base de la reciprocidad, y que su ejecución es satisfactoria. c) Si ambas Partes Contratantes ratificaren una convención aérea multilateral, o se adhirieren a ella el presente Acuerdo y su Anexo deberán ser confrontados y, en su caso, conformados con las disposiciones de esa Convención, luego que ella entre en vigor para ambas Partes Contratantes. d) En caso de que cualquiera de las Partes Contratantes deseara modificar los términos del Anexo o de este Acuerdo, así lo propondrá a la otra Parte, y las autoridades aeronáuticas de ambas iniciarán las negociaciones dentro de sesenta días a contar de dicha propuesta. Cualquier modificación al Anexo o al Acuerdo que sea acordada entre aquellas autoridades, entrará en vigor, después de confirmada por un Cambio de Notas, por vía diplomática, lo que se hará de inmediato. e) Una vez iniciado el procedimiento de consulta de que habla el inc. d) de este artículo, cada Parte Contratante puede, en todo momento, notificar a la otra su deseo de rescindir este Acuerdo. La notificación deberá ser hecha simultáneamente a la Organización Provisoria de Aviación Civil Internacional, o al organismo que le suceda. Hecha la notificación, este Acuerdo caducará un año después del día de recepción de la notificación por la otra Parte Contratante a menos que dicha notificación sea retirada de común acuerdo antes de la expiración de ese plazo. En caso de no acusarse recibo de esa notificación por la Parte Contratante a quien fué dirigida, la notificación se considerará recibida catorce días después de su recepción por la Organización Provisoria de Aviación Civil Internacional, o por el organismo que lo suceda.

Firmado en Lisboa, a los siete días de Marzo de mil novecientos cuarenta y siete, en duplicado, en castellano y portugués, teniendo cada texto igual valor. Por el Gobierno de la República Argentina, Enrique D.A. Ferreira.- Por el Gobierno de Portugal, José Caeiro da Matta.

ANEXO B-Anexo al Convenio sobre transportes aéreos entre los Gobiernos de la

República Argentina y de Portugal, suscripto en la ciudad de Lisboa el 7 de marzo de 1947-

El Gobierno Portugués concede al Gobierno Argentino el derecho de asegurar, por intermedio de una o varias empresas aéreas argentinas, designadas por este último Gobierno, los servicios aéreos sobre las rutas mencionadas en el Plan I de este Anexo, que atraviesen los territorios portugueses o sirvan comercialmente el tráfico entre Portugal y Argentina.

II El Gobierno Argentino concede al Gobierno de Portugal el derecho de asegurar, por intermedio de una o varias empresas aéreas portuguesas, designadas por este último Gobierno, los servicios aéreos sobre las rutas mencionadas en el Plan II de este Anexo, que atraviesen los territorios argentinos o sirvan comercialmente el tráfico entre Argentina y Portugal.

III a) Con el fin de explotar servicios aéreos en las rutas especificadas en el Plan II de este Anexo, las empresas aéreas designadas por Portugal gozarán en el territorio argentino de los derechos de tránsito y aterrizaje técnico, así como los derechos de embarcar y desembarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correspondencia procedente de Portugal o Argentina, en las condiciones establecidas en este Anexo, y el de utilizar en las referidas rutas los aeródromos y facilidades complementarias afectados al tráfico internacional. b) Con el fin de explotar los servicios aéreos en las rutas especificadas en el Plan I de este Anexo, las empresas aéreas designadas por Argentina gozarán en el territorio portugués de los derechos de tránsito y aterrizaje técnico así como los derechos de embarcar y desembarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correspondencia procedente de Argentina o Portugal, en las condiciones establecidas en este Anexo y el de utilizar en las referidas rutas los aeródromos y facilidades complementarias afectados al tráfico internacional.

IV Las Partes Contratantes acuerdan: a) Que el servicio ofrecido por las empresas aéreas de ambas Partes Contratantes deberá tener como objetivo esencial proveer un volumen correspondiente con las necesidades del tráfico entre los puntos terminales de los territorios argentino y portugués. Las frecuencias con que operen las empresas aéreas designadas por las Partes Contratantes para proveer este servicio serán acordadas entre ellas y tomarán en cuenta la carga comercial disponible de los aviones utilizados. b) Que las empresas aéreas de ambas Partes Contratantes deberán tomar en consideración, en los recorridos comunes, sus mutuos intereses, a fin de no afectarlos indebidamente. c) Que los servicios ofrecidos y previstos en los Planes de este Anexo, cuando operen sobre la misma ruta, deberán ser divididos en proporciones iguales entre las empresas aéreas designadas por las dos Partes Contratantes. Cuando no se siga la misma ruta las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes deben acordar los servicios que se deben proveer por cada empresa o empresas de modo de satisfacer el principio de que entre las empresas aéreas designadas de las dos Partes Contratantes se transporte por iguales partes el tráfico existente entre Argentina y Portugal. d) Los servicios a proveer, provisoria e inicialmente, en las extensiones de tráfico, deben ser acordados entre las respectivas empresas aéreas de las dos Partes Contratantes antes de la inauguración del servicio y sobre la base de una igualdad de tratamiento, teniendo en cuenta los Convenios que cualquiera de las Partes Contratantes haya suscrito o

suscribiere con otros Estados.

En caso de no haber Convenios a los cuales hacer referencia, se tendrán en cuenta los requisitos mencionados en el párrafo VI de este Anexo. Al finalizar el período provisorio que será de seis meses y posteriormente de tiempo en tiempo, los servicios ofrecidos que pueda disponerse para el transporte del tráfico serán reconsiderados entre las empresas aéreas designadas por las Partes Contratantes a la luz de la experiencia. En caso de desacuerdo, el asunto será sometido a las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes. e) La empresa o empresas de transportes aéreos designados por cada una de las Partes Contratantes para operar sobre determinada ruta, deberán acordar al comienzo de los servicios el factor transporte de pasajeros, carga o correspondencia que se adopte para determinar la frecuencia con que deba ser operado cada servicio. Este Acuerdo deberá ser sometido a la aprobación o modificación de las autoridades competentes de las Partes Contratantes. f) El factor inicial de transporte determinado de acuerdo a lo establecido precedentemente debe ser revisado de tiempo en tiempo por las empresas aéreas designadas para el servicio de cada ruta por las Partes Contratantes. Cualquier recomendación que se formule para la variación de ese factor inicial debe ser sometido a la aprobación de las autoridades aeronáuticas respectivas. g) Para proveer las necesidades de un tráfico imprevisto o temporario las empresas aéreas designadas deberán acordar entre ellas lo necesario y suficiente para afrontar ese temporario incremento de tráfico, y tanto como sea necesario. Cualquiera de tales incrementos debe ser comunicado a las respectivas autoridades aeronáuticas, las cuales pueden confirmarlos o modificarlos.

V Mientras una de las Partes Contratantes no pueda transportar toda o parte de la oferta de transporte a que está autorizada por los párrafos precedentes, puede arreglar con la otra Parte Contratante, bajo términos y condiciones a acordar que una o varias empresas aéreas de la otra Parte Contratante opere esa capacidad adicional, de acuerdo a los párrafos precedentes. No obstante, será condición en todos esos Acuerdos que si la primera Parte Contratante desea en cualquier tiempo comenzar a operar o aumentar sus servicios, dentro del volumen a que está autorizada, la empresa o empresas aéreas de la otra Parte Contratante debe retirar la parte correspondiente o todo el volumen adicional con el cual esté o estén operando.

VI Si una empresa aérea de una de las Partes Contratantes desea dejar o levantar, en el territorio de la otra Parte Contratante, tráfico embarcado en/o destinado a territorio de terceros Estados, y la otra Parte Contratante está dispuesta a llevar tal tráfico, ambas Partes Contratantes deben iniciar consultas con los otros Estados afectados, para arreglar qué ajustes de servicios deben ser hechos en las correspondientes escalas de la ruta. Estas consultas sólo podrán ser iniciadas en los casos en que esos pedidos no sean incompatibles con las provisiones de otros acuerdos que cualquiera de las Partes Contratantes pueda haber concluido y la concesión de cualquier privilegio en este caso, así como cualquier ajuste de servicios que sea su consecuencia, deberá ser gobernado por: a) Las condiciones del párrafo IV de este Anexo b) Las necesidades de transporte aéreo de los territorios interesados,

juzgadas en relación con las conveniencias y necesidades públicas c) La adecuación con otros servicios de transporte aéreo, dentro y entre los territorios afectados, teniendo en cuenta los servicios locales y regionales d) Las exigencias de una explotación económica.

VII a) Al tráfico internacional de pasajeros, carga y correspondencia que pueda ser tomado entre Portugal y Argentina, o viceversa, por empresas nacionales de terceros países que tengan concedido por Portugal y Argentina el derecho de transportar tal tráfico, le serán aplicables las disposiciones de división de tráfico consignadas en este Anexo b) En lo que respecta a la aplicación del anterior párrafo VI, el Gobierno Argentino reconoce la naturaleza muy especial de los servicios aéreos entre Portugal y Brasil que serán considerados como teniendo el mismo carácter que los servicios mencionados en la letra e) del mismo in fine y, a su vez el gobierno de Portugal reconoce la naturaleza muy especial de los servicios aéreos entre Argentina y Brasil, como teniendo el mismo carácter que el anterior y cuyo tráfico debe ser reglado teniendo presente lo dispuesto en el art. III, inc. b) del Acuerdo.

VIII El Gobierno Argentino se obliga a que todas las aeronaves de las empresas aéreas que exploten las rutas mencionadas en el Plan I de este Anexo, que sobrevuelen territorio continental portugués, hagan escala en Lisboa, salvo los casos especiales en que el Gobierno Portugués haya derogado previamente este principio y permitido expresamente el paso directo.

IX a) Las tarifas serán fijadas a tasas razonables, teniendo en cuenta particularmente la economía de la explotación, una ganancia normal, diferencias de características de servicios (tales como velocidad y confort), y las tarifas cobradas por otras empresas aéreas que operen en todo o en parte de la ruta. A esos efectos se tendrán presentes las recomendaciones de la Asociación Internacional de Transportes aéreos b) Las tarifas que se cobren por tráfico levantado o dejado en las escalas de una ruta (que no sea el destinado hacia o embarcado en el territorio de una de las Partes Contratantes y cuyo transporte haya sido autorizado por el Gobierno del país o de los países, intermedios, sobre su propia cuota a la empresa o empresas aéreas de la otra Parte Contratante), no pueden ser inferiores a las tarifas que por el mismo tráfico se apliquen por los servicios regionales o locales del correspondiente sector de la Ruta. c) Las empresas aéreas designadas por cada Parte Contratante deberán acordar en primera instancia, previa consulta con las otras empresas aéreas que operen sobre la respectiva ruta o cualquier sección de ella, las tarifas que deben ser cobradas. Cualquier tarifa así acordada debe ser sometida a la aprobación de las Partes Contratantes. En caso de desacuerdo entre las empresas aéreas designadas, las Partes Contratantes deben procurar llegar a un acuerdo entre ellas. Si las Partes Contratantes no llegaran a un entendimiento, se seguirá el procedimiento previsto en el art. 9 del Acuerdo.

X a) Toda 'ruptura de carga' justificable por razones de economía de explotación, será admitida en cualquier escala de las rutas mencionadas en los Planes de este Anexo. b) No obstante, ninguna 'ruptura de carga' podrá efectuarse en los territorios de una u otra de las Partes Contratantes cuando ellas modifiquen las características de la explotación de un

servicio de largo recorrido, o sea incompatible con los principios enunciados en el presente Acuerdo y su Anexo, y particularmente en el Párrafo IV de este Anexo.

XI a) Toda modificación de los servicios aéreos mencionados en los Planes de este Anexo que afecten en el continente americano el trazado de las rutas establecidas sobre otros territorios que los de la República Argentina, no será considerada como una modificación al Anexo. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante pueden, en consecuencia, proceder unilateralmente a una tal modificación, pero deben comunicarla sin demora a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. b) Si estas autoridades estiman, en relación a los principios enunciados en el párrafo IV de este Anexo, que los intereses de sus empresas aéreas nacionales son afectados por el tráfico que haga en el continente americano una empresa aérea de la primera Parte Contratante con un nuevo punto de un tercer país, las autoridades de las dos Partes Contratantes deberán consultarse a fin de llegar a un acuerdo satisfactorio.

XII A partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo, las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes deberán comunicarse, tan rápidamente como sea posible, las informaciones que conciernen a las autorizaciones dadas a la empresa o empresas aéreas designadas de su parte para explotar las rutas mencionadas en los Planes de este Anexo o fracción de esas rutas. Estas informaciones deben incluir copias de las autorizaciones acordadas, sus modificaciones y demás documentos anexos.-

FERREIRA-CAEIRO da MATTA

PLAN I - RUTAS ARGENTINAS

(1)-De Buenos Aires (u otro aeropuerto o aeropuertos en Argentina designados para servicios aéreos internacionales, vía uno o más puntos intermedios de Brasil e Isla de Sal y/o Africa francesa o británica) a Lisboa, en rutas razonablemente directas, y en ambos sentidos. (2)-De Buenos Aires a Lisboa siguiendo la misma ruta anterior, y de Lisboa para: a) Madrid y más allá, en rutas razonablemente directas, y en ambos sentidos. b) Londres y más allá, en rutas razonablemente directas y en ambos sentidos. Queda entendido que entre Portugal y España y viceversa, las aeronaves de las empresas aéreas argentinas designadas no podrán tomar o descargar tráfico internacional de pasajeros, carga y correspondencia.

PLAN II - RUTAS PORTUGUESAS

(1)-De Portugal y puntos intermedios en Africa e Isla de Sal para Natal o Recife, Río de Janeiro y/o San Pablo y/o Montevideo para Buenos Aires, siguiendo ruta razonablemente directa, en ambos sentidos. (2)-De Portugal a Buenos Aires siguiendo la ruta anterior, y de Buenos Aires más allá a Santiago de Chile, en ruta razonablemente directa y en ambos sentidos. Queda entendido que entre Argentina y Chile y viceversa, las aeronaves de las empresas aéreas portuguesas designadas no podrán tomar o descargar tráfico internacional de pasajeros, carga y correspondencia.



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).