

CONGRESO DE LA NACIÓN

República Argentina

LEY 13.915 · 1950

TRATADOS INTERNACIONALES

Boletín Oficial, 29 de agosto de 1950 · 2 artículos

Texto original, como se publicó

ÍNDICE

Tratados Internacionales

Ley 13.915

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

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 entre los gobiernos de la República Argentina y Noruega, subscrito en la ciudad de Buenos Aires, el 18 de marzo de 1948.

ARTÍCULO 2°. Comuníquese al Poder Ejecutivo.

RAMELLA - CAMPORA - Reales - González.

Anexo A -Convenio sobre Transportes Aéreos entre los Gobiernos de la Argentina y Noruega, suscripto en la Ciudad de Buenos Aires el 18 de Marzo de 1948.

ARTICULO I Cada Parte Contratante concede a la otra los derechos especificados en el Anexo a este Acuerdo, al objeto de establecer las rutas aéreas civiles internacionales y los servicios descritos en dicho Anexo (de aquí en adelante llamados 'servicios acordados'), pudiendo ser inaugurados estos servicios inmediatamente o en fecha posterior, a voluntad de la Parte Contratante a la cual son concedidos los derechos.

ARTICULO II. a) Cada uno de los servicios acordados podrá ser puesto en explotación tan pronto como la Parte Contratante a la cual ha sido concedido por el Artículo I el derecho de designar una o varias empresas de navegación aérea para la ruta o rutas especificadas, haya autorizado a una empresa a explotar dicha ruta, y la Parte Contratante que confiere el derecho estará obligada, a reserva de lo dispuesto por el artículo VII del presente Acuerdo, a otorgar sin demora los permisos pertinentes a la o las empresas designadas. b) Antes de ser autorizadas a comenzar los servicios previstos en este Acuerdo, a la línea o líneas aéreas designadas por una de las Partes Contratantes podrá requerírsele que presente ante las autoridades aeronáuticas competentes de la otra Parte Contratante los justificativos de que está capacitada para cumplir las condiciones prescritas por las leyes y reglamentos normalmente aplicados por estas autoridades a los demás servicios aerocomerciales internacionales regulares.

ARTICULO III. a) Los derechos de explotación que hubieran podido ser concedidos con anterioridad por cualquiera de las Partes Contratantes a un Tercer Estado o a una empresa de navegación aérea, quedarán en vigor de conformidad con los términos según los cuales hubiesen sido 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 ellas no se lesionen los derechos otorgados por este Acuerdo y su Anexo a la otra Parte Contratante.

ARTICULO IV. A fin de evitar las prácticas discriminatorias y asegurar la igualdad de

trato, queda convenido. a) Cada una de las Partes Contratantes podrá imponer o permitir que sean impuestas tasas justas y razonables por la utilización de los aeropuertos y otras facilidades, si bien dichas tasas u otros gravámenes no deberán ser más elevados que aquellos que pagarían por la utilización de estos aeropuertos y facilidades los aviones nacionales que participen en servicios internacionales similares.

b) Los carburantes y lubricantes a bordo, de las aeronaves de una Parte Contratante y las piezas de recambio, equipos y material en general, que una Parte Contratante o sus nacionales introduzcan en el territorio de la otra Parte para el uso exclusivo de las aeronaves de la primera que deban realizar los servicios acordados, recibirán de la segunda un tratamiento no menos favorable que el concedido a las líneas aéreas nacionales u otras extranjeras con respecto a derechos de aduana, tasas de inspección u otros gravámenes nacionales. c) Las aeronaves de los servicios acordados, los stocks de carburantes, lubricantes, piezas de recambio, equipo normal y provisiones de a bordo que lleven a bordo las aeronaves civiles de las empresas de navegación aérea de las Partes Contratantes, autorizadas para explotar los servicios acordados, estarán exentos , al llegar al territorio de la otra Parte Contratante, o al salir del mismo, de derechos de aduana, tasas de inspección o gravámenes similares, aun cuando dichas aeronaves los utilicen o consuman en el curso de vuelos efectuados sobre dicho territorio. d) Las mercancías así exentas no podrán ser desembarcadas sino con el consentimiento de las autoridades aduaneras de la otra Parte Contratante. Deberán ser reexportadas y serán guardadas hasta su reexportación bajo el control de dichas autoridades, pero sin afectar su disponibilidad.

ARTICULO V. Los certificados de aeronavegabilidad, los de aptitud y las licencias concedidas o reconocidas válidas por una de las Partes Contratantes, siempre que no hayan caducado, serán reconocidos como válidos por la otra parte Contratante a efectos de explotación de los servicios acordados. No obstante, cada Parte Contratante se reserva el derecho, por lo que respecta al sobrevuelo de su propio territorio, de no reconocer como válidos los certificados de aptitud y licencias otorgados a sus propios nacionales por otro Estado.

ARTICULO VI. a) Las Leyes y reglamentos de una Parte Contratante referente a la entrada, permanencia o salida de su territorio de aeronaves que efectúen navegación aérea internacional así como los relativos a la explotación, maniobra y navegación de dichas aeronaves mientras se encuentren dentro de los límites del referido territorio deberán ser observadas por las aeronaves de la otra Parte Contratante. b) Las Leyes y reglamentos de una Parte Contratante referentes a la entrada en su territorio, permanencia o salida del mismo por los pasajeros, tripulación o mercancías transportadas por las aeronaves, tales como los relativos a la policía, admisión, despacho, migración, pasaporte, aduana y sanidad, deberán ser observados por dichos pasajeros, dicha tripulación y los remitentes de dicha mercancía, directamente o por la persona que actúe en su nombre o por su cuenta, a la entrada y salida del territorio de la mencionada Parte Contratante o durante su permanencia dentro de los límites del mismo.

ARTICULO VII. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de denegar o revocar a una empresa de la otra Parte la autorización a que se refieren los artículos I y II del presente Acuerdo, cuando existiendo causas fundadas no esté convencida de que la propiedad substancial y el control efectivo de la misma pertenecen a sus nacionales, o en el caso de una falta por parte de la empresa designada en el cumplimiento de las leyes del Estado sobre el que opera según lo dispuesto por el artículo VI, o también de no llenar las condiciones bajo las cuales son acordados los derechos de conformidad con este Acuerdo y su Anexo.

ARTICULO VIII. Las Partes Contratantes podrán substituir libremente, por otras empresas nacionales a las respectivas empresas concesionarias de los servicios acordados, avisando previamente a la otra Parte Contratante. La nueva empresa designada tendrá todos los derechos y obligaciones de la substituida.

ARTICULO IX. Las infracciones a las disposiciones comprendidas en los reglamentos internos de los servicios de aeronavegación que no constituyen delito y fueren cometidos en el territorio de una de las Partes Contratantes por el personal de empresas 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 fuera de carácter grave , dichas Autoridades tendrán derecho a solicitar se le apliquen medidas disciplinarias proporcionadas a la infracción cometida. En caso de reincidencia calificada, se podrá reclamar la revocación de los derechos acordados a la empresa concesionaria.

ARTICULO X. Este Acuerdo, así como todos los contratos con él relacionados, serán registrados en la O.A.C.I. (Organización de Aviación Civil Internacional).

ARTICULO XI. Las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes resolverán de común acuerdo y sobre la base de la reciprocidad toda cuestión referente a la ejecución de este Acuerdo y su Anexo, y se consultarán de tiempo en tiempo a fin de asegurarse de que sus principios y finalidades son aplicados y su ejecución es satisfactoria.

ARTICULO XII. Si una de las Partes Contratantes considera deseable modificar cualquier disposición del Acuerdo o del Anexo (inclusive las rutas especificadas en los apartados I y II del Anexo), podrá pedir una consulta entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, debiendo tal consulta comenzar dentro de un período de sesenta días a partir de la fecha de la petición. No obstante sus recomendaciones, adoptadas de mutuo acuerdo sobre el particular, sólo entrarán en vigor una vez que hayan sido confirmadas por un protocolo o canje de notas diplomáticas.

ARTICULO XIII. En caso de entrar en vigor para ambas Partes Contratantes una convención multilateral de navegación aérea, el presente Acuerdo será modificado de modo que se ajuste a las estipulaciones de esa Convención.

ARTICULO XIV. Excepto cuando se disponga lo contrario en este Acuerdo o en su Anexo, toda disputa entre las Partes Contratantes relativas a la interpretación o aplicación de este Acuerdo o de su Anexo que no pueda ser arreglada por medio de consultas, o por vía diplomática, será sometida a un tribunal arbitral designado por los dos Gobiernos.

ARTICULO XV. Pasado un período de dos meses destinado a permitir una consulta entre

las Partes Contratantes, cada una de ellas podrá notificar a la otra su deseo de poner término a este Acuerdo. Este aviso deberá ser comunicado simultáneamente a la O.A.C.I. El Acuerdo terminará entonces en la fecha que se indique en la notificación, pero en ningún caso antes de un plazo de doce meses , contados a partir de la fecha de recibo de la notificación por la otra Parte Contratante. No obstante, la notificación de cancelación puede ser retirada de común acuerdo antes de que este plazo expire.

En caso de falta de acuse de recibo por la otra Parte Contratante, se entenderá que la notificación ha sido recibida dos semanas después de que la O.A.C.I.. haya recibido la dirigida a dicho organismo.

ARTICULO XVI. Las Partes Contratantes se comprometen a interponer sus buenos oficios ante los Gobiernos de los países situados a lo largo de las rutas especificadas en el Anexo del presente Acuerdo con vistas a asegurar el total y efectivo cumplimiento del mismo.

ARTICULO XVII. A los fines del presente Acuerdo y Anexo: 1) La expresión 'Autoridades Aeronáuticas' significará en el caso de la República Argentina la Secretaría de Aeronáutica, y en el caso de Noruega, la 'Samferdselsdepartementet' (Ministerio de Comunicaciones). 2) La expresión 'territorio' significará las superficies terrestres o aguas jurisdiccionales bajo soberanía, dominio, protección o mandato del Estado respectivo. 3) La expresión 'linea aérea designada', significará la empresa de transporte aéreo que las autoridades aeronáuticas de una de la Partes Contratantes haya designado para prestar servicios en una ruta o rutas especificadas, de conformidad con los artículos I y II de este Acuerdo y Planes del Anexo, y notificadas por escrito a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. 4) La expresión 'necesidades de tráfico' significará la demanda de transportes en pasajeros, carga y/o correo, entre los dos puntos extremos de una ruta entre los territorios de las dos Partes Contratantes, calculada en un tiempo dado. 5) La expresión 'capacidad' significará la carga comercial de una aeronave que se autorice a ocupar entre el punto de origen y el punto de destino del servicio a que está afectada, entre los territorios de las dos Partes Contratantes. 6) La expresión 'servicio ofrecido', significará la capacidad de las aeronaves utilizadas en tal servicio, multiplicada por la frecuencia con que operen tales aeronaves sobre un período y ruta dados. 7) La expresión 'ruptura de carga' significará que más allá de un punto de escala dado el tráfico sobre una determinada ruta es servido por la misma línea aérea con un aparato diferente de aquel que ha sido utilizado sobre la misma ruta, antes de dicha escala.

8) La expresión 'ruta aérea' significará el itinerario fijo seguido por una aeronave que preste un servicio regular para el transporte público de pasajeros, carga y/o correo. 9) Se considerará 'tráfico argentino noruego' el que proviene originariamente del territorio de Noruega y sea cargado con destino final a territorio argentino, así como el que proviene originariamente de territorio argentino y sea cargado con destino final a territorio de Noruega, sea que fuere transportado por empresas nacionales de uno u otro país, o por otras empresas extranjeras.

ARTICULO XVIII. El presente Acuerdo entrará en vigor provisionalmente en la fecha de su firma, y definitivamente en oportunidad de aprobado y ratificado de conformidad con la legislación interna de cada una de las Partes Contratantes.

En fe de lo cual se firman dos ejemplares de un mismo tenor en los idiomas castellano y noruego, igualmente válidos, en la ciudad de Buenos Aires, a dieciocho días del mes de marzo de mil novecientos cuarenta y ocho. Terje Knudtzon.- J. Atilio Bramuglia.- Bartolomé de la Colina.

ANEXO B

I) El Gobierno de la República Argentina otorga al Gobierno de Noruega el derecho de explotar servicios de transporte aéreo que transiten por, o sirvan comercialmente el tráfico entre la República Argentina y Noruega, sin hacer cabotaje, con una o más líneas aéreas de nacionalidad noruega designadas por éste en las rutas especificadas en el Plan I de este Anexo.

II) El Gobierno de Noruega otorga al Gobierno de la República Argentina el derecho de explotar servicios de transporte aéreo que transiten por, o sirvan comercialmente el tráfico entre la República Argentina y Noruega, sin hacer cabotaje, con una o más líneas aéreas de nacionalidad argentina designadas por éste en las rutas especificadas en el Plan II de este Anexo.

III) Una o más líneas aéreas designadas por cada una de las Partes Contratantes, según las disposiciones del presente Acuerdo, gozarán en el territorio de la otra Parte Contratante, derechos de tránsito y de escalas para fines no comerciales, así como el derecho de entrada y salida comercial para el tráfico internacional de pasajeros, carga y correo, en los puntos enumerados en cada una de las rutas especificadas, bajo las condiciones establecidas en este Anexo, y el derecho de usar en tales rutas los aeropuertos y facilidades auxiliares afectados al tráfico internacional.

IV) Se ofrecerá oportunidad equitativa e igual en servicios para que las líneas aéreas de las Partes Contratantes operen en cada una de las rutas acordadas entre sus respectivos territorios.

V) El servicio aéreo ofrecido en virtud del presente Acuerdo estará estrechamente relacionado con las necesidades de tráfico entre los territorios de las Partes Contratantes.

VI) Ambas Partes Contratantes convienen reconocer que el tráfico de quinta libertad es complementario de las necesidades de tráfico entre los puntos terminales de las rutas entre los territorios de las Partes Contratantes, y a la vez subsidiario en relación a las necesidades de tráfico de tercera y cuarta libertad entre el territorio de la otra Parte Contratante y un país de la ruta. Cuando una de las Partes Contratantes acuerde con otro país de la ruta el modo de reglar el tráfico existente entre los dos, la otra Parte Contratante estará obligada a respetar ese acuerdo en la medida que esto no vaya en contra de lo que ha sido convenido en el presente Acuerdo y su Anexo. Los servicios ofrecidos deberán estar en relación con los requerimientos de la zona por la cual pasa la línea aérea, tomando debidamente en cuenta los servicios regionales locales, y asimismo estarán en relación con los requerimientos de la

operación entre los puntos terminales. Con relación a esto ambas Partes Contratantes reconocen que los desarrollos de servicios locales y regionales son derechos legítimos de sus respectivos países. Acuerdan por lo tanto consultarse periódicamente sobre la manera en que las antedichas normas en esta sección son cumplidas por sus respectivas líneas aéreas, con el fin de asegurar que sus intereses en los servicios locales y regionales y tambien en sus servicios de larga distancia no sufran perjuicios. Acuerdan asimismo que, en el caso de una objeción por parte de un país intermedio, iniciarán consultas inmediatamente con el fin de aplicar concreta y prácticamente estas normas a cualquier caso particular.

VII) Cuando una línea o líneas de una Parte Contratante se encuentre temporariamente impedida de aprovechar de inmediato la ventaja de la oportunidad en servicios, aludida en el apartado IV del presente Anexo, se considerará la situación por ambas Partes Contratantes con el fin de facilitar el desarrollo necesario. Si la línea aérea de la primera Parte Contratante deseara aumentar su propia contribución al servicio aludido, la línea de la otra Parte Contratante deberá retirar a los cuatro meses de notificada aquellos servicios que hubiere incrementado en virtud de la circunstancia mencionada en el párrafo anterior.

VIII) Para asegurar la observancia de los principios y cumplimiento de las disposiciones contenidas en el presente Acuerdo y Anexo (en especial los apartados IV, V, VI y VII de este último) las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes realizarán consultas regulares y frecuentes y tendrán en cuenta las estadísticas correspondientes al tráfico, que se comprometen a llevar e intercambiar periódicamente. Sin perjuicio de llevar estadísticas especializadas del tráfico argentino noruego, se conviene especialmente que las estadísticas que servirán de base para los ajustes a efectuarse entre las líneas aéreas de ambas Partes Contratantes, o entre éstas, serán las que abarquen el tráfico argentino escandinavo comprensivo del que se realiza entre Argentina por una parte, y Noruega, Dinamarca y Suecia por la otra.

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 líneas aéreas que operen en todo o en parte de la ruta. A esos efectos se tendrán presente las recomendaciones de la Asociación Internacional de Transportadores Aéreos. b) Las tarifas que se cobren por una de las Partes Contratantes por tráfico embarcado o desembarcado en las escalas de una ruta, no pueden ser inferiores a las tarifas que por el mismo tráfico sean aplicadas por la otra Parte Contratante en el mismo sector de la ruta. c) Las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante deberán acordar en primera instancia previa consulta con las otras líneas aéreas que operen sobre la respectiva ruta o cualquier sección de ella, las tarifas que deben ser cobradas. d) Cualquier tarifa así acordada debe ser sometida a la aprobación de las Partes Contratantes. En caso de desacuerdo entre las líneas aéreas designadas, las Partes Contratantes deben procurar llegar a un acuerdo entre ellas, y si no llegaran a un entendimiento, se seguirá el procedimiento previsto en el artículo XII del Acuerdo.

X) Los cambios efectuados por cualquiera de las Partes Contratantes en las rutas descritas

en los Planes del Anexo, no serán considerados modificaciones del Anexo, salvo aquéllos que modifiquen los puntos servidos por estas líneas en el territorio de la otra Parte Contratante. Las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes podrán, por lo tanto, proceder unilateralmente a efectuar esos cambios, siempre que notifiquen sin demora estos cambios a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. Si estas autoridades aeronáuticas encuentran que con relación a los principios enunciados del apartado VI del Anexo del presente Acuerdo, el transporte del tráfico aéreo por la línea o líneas aéreas de la primera Parte Contratante entre el territorio de la segunda Parte Contratante y el nuevo punto en el territorio del tercer país, son perjudiciales a los intereses de su línea o líneas aéreas, las autoridades de ambas Partes Contratantes se consultarán con el fin de llegar a un acuerdo satisfactorio.

XI a) Toda ruptura de carga, justificable por razones de economía de explotación, será admitida en cualquier escala de las rutas acordadas. b) No obstante, ninguna ruptura de carga podrá efectuarse en los territorios de una u otra de las Partes Contratantes, cuando ella modifique 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.

XII a) 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 designadas por 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. b) Las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes se comunicarán respectivamente, ocho días antes de la efectiva puesta en explotación de sus concesiones respectivas, los horarios y frecuencias a los efectos de su aprobación, así como los tipos de aeronaves normalmente utilizadas en sus servicios. Será igualmente comunicada toda modificación.

XIII) Cada empresa aérea designada a reserva de autorización por la Autoridad Aeronáutica territorial competente, podrá mantener en el aeropuerto de la otra Parte Contratante su propio personal técnico y administrativo.

XIV) Mientras subsista la existencia de visado para la admisión de extranjeros en los dos países, las tripulaciones inscriptas en el manifiesto de a bordo de las aeronaves de los dos países, afectadas a los servicios acordados, quedarán exentas del visado obligatorio.

Deberán estar en posesión de un pasaporte válido a su nombre y de un documento de identidad expedido por la empresa de transporte aéreo en la cual prestan sus servicios.

PLAN I

Suecia o/y Noruega o/y Dinamarca, vía escalas intermedias en Europa y Africa-Natal o Recife- Río de Janeiro- Montevideo- Buenos Aires con prolongación hasta Santiago de Chile, en ambas direcciones.

PLAN II

PLAN II Buenos Aires- Río de Janeiro- Natal- Dakar- Casablanca- París- Londres- Copenhagüue- Estocolmo, en ambas direcciones.



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).