CONVENCION DE REGLAMENTACION DE LA NAVEGACION AEREA [1] [2]

(París, 13 de octubre de 1919)

Por MANUEL T. RÍO

TRADUCCIÓN POR MANUEL TOMÁS RÍO

Capítulo I — Principios generales

Artículo 1º — Las Altas Partes Contratantes reconocen que cada Potencia tiene plena y exclusiva soberanía sobre el espacio atmosférico encima de su territorio.

En la presente Convención, se entenderá por territorio de un Estado el territorio nacional metropolitano y colonial, juntamente con las aguas territoriales adyacentes a dicho Territorio.

Art. 2º — Cada Estado contratante se obliga a conceder a las aeronaves de los otros estados *contratantes*, en tiempo de paz, libertad de paso inocente por sobre su propio territorio, si se cumplen las condiciones establecidas en la presente Convención.

[1] Texto modificado por los Protocolos de 27 de octubre de 1922 y 30 de junio de 1923, que enmiendan los artículos 5 y 34, entrados en vigor el 14 de diciembre de 1926. En el texto, las modificaciones respectivas figuran en bastardilla.

Las modificaciones y enmiendas que introdujo posteriormente la Conferencia Internacional de 1929 a los artículos 3. 5, 7, 15, 34, 41 y 42, aparecen en notas a dichos artículos.

[2] La traducción ha sido hecha sobre el texto oficial francés puesto al día hasta el año 1926, publicado por la Comisión Internacional de Navegación Aérea (C.I.N.A.) y reproducido en la Tesis doctoral de Albert Roper, Secretario General de dicha Comisión: "*La Convención Internationale du 13 octobre 1919, portant réglementation de la Navigation Aérienne. Son origine. Son application. Son Avenir.*" (*Librairie du Recueil Sirey, París*, 1930). Esta obra nos ha sido gentilmente facilitada por la Dirección Nacional de Aviación Civil.

Se ha tenido a la vista la valiosa traducción de R. Guy de Montella, en su obra: "Las Leyes de la Aeronáutica" (Librería Bosch, Barcelona, 1929).

Los reglamentos que dicte un Estado contratante para la admisión de aeronaves de los otros Estados contratantes sobre su territorio deben ser aplicados sin distinción de nacionalidad.

Art. 3º — Cada Estado contratante tiene el derecho de prohibir el sobrevuelo de ciertas zonas de su territorio a las aeronaves de los otros Estados contratantes por razones de orden militar o de seguridad pública, bajo las penas previstas en su propia legislación y con la reserva de que no hará distinción en esa materia entre sus propia aeronaves privadas y las de otros Estados contratantes.

Dado el caso, deberá aplicarse y notificarse a los Estados contratantes la posición y la extensión de las zonas prohibidas ([3]).

Art. 4º — Toda aeronave que entre sobre una zona prohibida inmediatamente que se dé cuenta de ello, deberá dar la señal de alarma prevista en el párrafo 17 del Anexo D y estará obligada a aterrizar fuera de la zona prohibida, lo más pronto y lo más cerca posible, en un aeródromo del Estado indebidamente sobrevolado.

Capítulo II — Nacionalidad de las aeronaves

Art. 5º — ([4]) Salvo autorización especial y temporaria ningún Estado contratante admitirá la circulación sobre su Territorio de

[3] El Protocolo firmado el 15 de junio de 1929 modificó este párrafo en los siguientes términos: "Cada Estado contratante puede autorizar excepcionalmente el sobrevuelo de dichas zonas por sus aeronaves nacionales, en interés de la seguridad pública.

"Se publicará y se notificará previamente a todos los Estados contratantes y a la Comisión Internacional de Navegación Aérea la posición y la extensión de las zonas prohibidas. Se publicará y se notificará también las autorizaciones excepcionales acordadas en virtud del párrafo precedente.

"Cada Estado contratante se reserva, además, el derecho de restringir o de prohibir, provisionalmente, en tiempo de paz, en circunstancias excepcionales y con efecto inmediato, el sobrevuelo de su territorio o de una parte del mismo, bajo la condición de que tal restricción o prohibición sea aplicable a las aeronaves de todos los otros Estados, sin distinción de nacionalidad.

"La decisión será publicada, notificada a todos los Estados contratantes y comunicada a la Comisión Internacional de Navegación Aérea."

[4] El Protocolo de 1929 traslada este artículo al final del Capítulo I y lo enmienda como sigue:

"Cada Estado contratante tiene derecho de firmar convenciones particulares con Estados no contratantes.

"Las estipulaciones de tales convenciones particulares no deben menoscabar los derechos de las partes contratantes de la presente Convención.

una aeronave que no posea la nacionalidad de alguno de los Estados contratantes. *a menos que haya concluído un convenio particular con el Estado en el cual la aeronave esté matriculada. Las estipulaciones de tal convenio particular no deberán menoscabar los derechos de las partes contratantes de la presente Convención a cuyas normas y las de sus anexos deberán conformarse. El Convenio particular será comunicado a la Comisión Internacional de Navegación Aérea, que lo notificará a los otros Estados Contratantes.*

Art. 6º — Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en cuyo registro están matriculados, según las disposiciones de la sección I c) del anexo A.

Atr. 7º — ([5]) La aeronaves no serán matriculadas en un de los Estados contratantes si no pertenecen por entero a súbitos de dicho Estado.

Ninguna sociedad podrá ser registrada como propietaria de una aeronave si no posee la nacionalidad del Estado en el cual la aeronave está matriculada, si el Presidente de la Sociedad y por lo menos los dos Tercios de sus administradores no tienen esa misma nacionaldad, y si la sociedad no cumple otros requisitos que fueran impuestos por las leyes de dicho Estado.

Art. 8º — Una aeronave no puede ser matricuala válidamente en más de un Estado.

Art. 9º — Cada mes los Estados contratantes intercambiarán y transmitirán a la Comisión Internacional de Navegación Aérea prevista en el artículo 34, copias de las inscripciones y de las concelaciones de inscripciones efectuadas en su registro de matrícula durante el mes anterior.

Art. 10 — En la navegación internacional, toda aeronave deberá llevar un distintivo de nacionalidad y un distintivo de matriculación de conformidad a las disposiciones del Anexo A, así como también el nombre y el domicilio de su propietario.

Las mismas Convenciones particulares, en la medida en que su objeto lo permita, no deben estar en contradicción con los principios generales de la presente Convención.

"Deberán ser comunicadas a la Comisión Internacional de Navegación Aérea, la cual las notificará a los otros Estados contratantes."

[5] El Protocolo de 1929 sustituye este artículo por el siguiente:

"Artículo 7: Las aeronaves a que se refiere el artículo precedente serán matriculadas de conformidad a las leyes y a las disposiciones especiales de cada Estado contratante."

Capítulo III — Certificados de navegabilidad y de aptitud

Atr. 11 — En la navegación internacional, toda aeronave deberá estar provista de un certificado de navegabilidad, otorgado o habilitado por el Estado cuya nacionalidad posea, en las condiciones previstas en el Anexo B.

Art. 12 — El comandante, los pilotos, los mecánicos y los demás miembros del personal de conducción de una aeronave deben estar provistos de certificados de aptitud y de licencias otorgados en las condiciones previstas en el Anexo E o habilitados por el Estado cuya nacionalidad posea la aeronave.

Art. 13 — El certificado de navegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias otorgados o habilitados por el Estado cuya nacionalidad posea la aeronave y establecidos de conformidad a las reglas fijadas por los Anexos B y E y, posteriormente, por la Comisión Internacional de Navegación Aérea, serán reconocidos como válidos por los otros Estados.

Cada Estado tiene el derecho de no reconocer como válidos para la circulación dentro de los límites y por encima de su propio territorio, los certificados y las licencias otorgadas a sus súbditos por otro Estado contratante.

Art. 14 — Ninguna aeronave podrá llevar aparatos radiotelegráficos sin una licencia especial expedida por el Estado cuya nacionalidad posea. Dichos aparatos no podrán ser manipulados sino por miembros de la tripulación provistos de una licencia especial al efecto.

Toda aeronave afectada a un transporte público y capaz de llevar diez personas por lo menos, deberá estar provista de aparatos radiotelegráficos (emisores y receptores), una vez que la Comisión Internacional de Navegación Aérea haya determinado las modalidades de su utilización.

Dicha Comisión podrá extender ulteriormente la obligación de llevar aparatos de radiotelegrafía a todas las otras categorías de aeronaves, en las condiciones y según las modalidades que determine.

Capítulo IV — Admisión a la navegación aérea sobre un territorio extranjero

Art. 15 — Toda aeronave de una Estado contratante tiene derecho de atravesar la atmósfera de otro Estado sin aterrizar, debiendo en tal caso seguir el itinerario fijado por el Estado sobrevolado. Sin

embargo, por razones de seguridad general, estará obligada a aterrizar si recibe orden por medio de las señales previstas en el Anexo D. ([6]).

Toda aeronave que pasa de un Estado a otro, debe aterrizar en el aeródromo designado por este último si así lo exige el reglamento vigente en él. Los Estados contratantes notificarán tales aeródromos a la Comisión Internacional de Navegación Aérea, la cual transmitirá dicha notificación a todos los Estados contratantes.

El establecimiento de vías internacionales de navegación aérea está subordinado al consentimiento de los Estados sobrevolados ([7]).

Art. 16 — Cada Estado contratante tiene derecho de imponer en favor de sus aeronaves nacionales reservas y restricciones sobre transporte comercial de personas y de mercaderías entre dos puntos de su territorio.

Tales reservas y restricciones deberán ser inmediatamente publicadas y comunicadas a la Comisión Internacional de Navegación Aérea, que las notificará a los demás Estados contratantes.

Art. 17 — Las aeronaves de un Estado contratante que haya establecido restricciones y reservas de conformidad al artículo 16, podrán ser sometidas a las mismas restricciones y reserva en cualquier otro Estado contratante, aun cuando éste no las imponga a las otras aeronaves extranjeras.

Art. 18 — Toda aeronave de paso o en tránsito por la atmósfera de un Estado contratante, incluso en los aterrizajes y en las paradas razonablemente necesarias, podrá ser sustraida a un embargo por causa de usurpación de patente, dibujo o modelo, mediante el depósito de una fianza cuyo monto, a falta de acuerdo amistoso, será fijado, en el plazo más breve posible, por la autoridad competente del lugar del embargo.

Capítulo V — Reglas que deben observarse al despegar, durante el viaje, y al aterrizar

Art. 19 — Toda aeronave aplicada a la navegación internacional debe estar provista de:

[6] El Protocolo de 1929 agregó:

"Ninguna aeronave de un Estado contratante apta para ser dirigida sin piloto puede sobrevolar sin piloto el territorio de otro Estado contratante, salvo autorización especial".

[7] El Protocolo de 1929 modificó este párrafo así:

"Cada Estado contratante podrá subordinar a su autorización previa el establecimiento de vías internacionales de navegación aérea, así como también la creación y la explotación de líneas internacionales regulares de navegación aérea, con escalas o sin ellas, sobre su territorio."

a) Un certificado de matrícula, según el anexo A;

b) Un certificado de navegabilidad, según el anexo B;

c) Los certificados de habilitación y las licencias del comandante, de los pilotos y de las personas de la tripulación, según gún anexo E;

e) Si transporta mercancías, los conocimientos y el manifiesto;

d) Si transporta pasajeros, la lista nominal de éstos;

f) Los libros de a bordo, según el anexo C;

g) Si lleva a bordo aparatos radiotelegráficos, la licencia prevista en el artículo 14.

Art. 20. — Los libros de a bordo deberán ser conservados por dos años, contados a partir de la última inscripción que se haya hecho en ellos.

Art. 21 — Al despegue y al aterrizaje de una aeronave, las autoridades del país tendrán, en todos los casos, el derecho de visitarla y de verificar todos los documentos de que debe estar provista.

Art. 22 — Las aeronaves de los Estados contratantes tendrán derecho a las mismas medidas de asistencia a que tienen derecho las aeronaves nacionales para el aterrizaje, en particular en los casos de peligro.

Art. 23 — El salvamento de las aeronaves perdidas en el mar será regulado por los principios del derecho marítimo, salvo convenciones contrarias.

Art. 24 — Todo aeródromo de un Estado contratante que esté abierto al uso público de las aeronaves nacionales con cargo de pago de ciertos derechos, deberá estar abierto a las aeronaves de los otros Estados contratantes, en las mismas condiciones.

Para cada uno de los aeródromos habrá una tarifa única de aterrizaje y de estadía aplicable, indiscriminadamente, a las aeronaves nacionales y a las extranjeras.

Art. 25 — Cada Estado contratante se compromete a tomar las medidas adecuadas para garantizar que toda aeronave que navegue por sobre su territorio, así como también toda aeronave que lleva la contraseña de su nacionalidad, cualquiera sea el lugar en que se encuentre, observe las reglas enunciadas en el anexo D.