CONVENCIÓN SOBRE AVIACIÓN COMERCIAL

INSTRUMENTO INTERNACIONAL, aprobado el 6 de febrero de 1929

Publicado en la Gaceta, Diario Oficial N°. 101, 102 y 104 del 7, 8 y 10 de Mayo de 1929

(SEXTA CONFERENCIA INTERNACIONAL DE LA HABANA)

Deseosos los Gobiernos de los Estados Unidos de América de fijar las reglas que deben observar entre sí para el comercio aéreo, han acordado establecerlas en una convención, y al efecto han nombrado como Plenipotenciarios:

Perú: Jesús Melquíades Salazar, Víctor Maúrtua Enrique Castro Oyanguren, Luis Ernesto Denegri.

Uruguay: Jacobo Varela Acevedo, Juan José Amézaga, Leonel Aguirre, Pedro Erasmo Callorda.

Panamá: Ricardo J. Alfaro, Eduardo Chiari.

Ecuador: Gonzalo Zaldumbide Víctor Zevallos, Colón Eloy Alfaro.

México: Julio García, Fernando González Roa, Salvador Urbina, Aquiles Elorduy.

El Salvador: Gustavo Guerrero, Héctor David Castro, Eduardo Álvarez.

Guatemala: Carlos Cuadra Pasos, Joaquín Gómez, Máximo H. Zepeda.

Bolivia: José Antezana, Adolfo Costa Du Rels.

Venezuela: Santiago Key Ayala, Francisco Gerardo Yanes, Rafael Angel Arraiz.

Colombia: Enrique Olaya Herrera, Jesús M. Yepes, Roberto Urdaneta Arbeláez, Ricardo Gutiérrez Lee.

Honduras: Fausto Dávila, Mariano Vázquez.

Costa Rica: Ricardo Castro Beeche, J. Rafael Oreamuno, ArturoTinoco.

Chile : Alejandro Lira, Alejandro Álvarez, Carlos Silva Vildósola, Manuel Bianchi.

Brasil: Raúl Fernández, Lindolfo Collor, Alarico da Silveira, Sampaio Correa, Eduardo Espínola.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/14811

Argentina: Honorio Pueyrredón (renunció Posteriormente), Lauren. Tino Olascoaga, Felipe A. Espil.

Paraguay: Lisandro Díaz León.

Haití: Fernando Dennis, Charles Ribone.

República Dominicana: Francisco J. Peynado, Gustavo A. Díaz, Elías Brache, Angel Morales, Tulio M. Cesteros, Ricardo Pérez Alfonseca, Jacinto R. De Castro, Federico C. Álvarez,

Estados Unidos de América: Charles Evans Hughes, Noble Brandon Judah, Henry P. Fletchr. Oscar W. Underwood, Dwight W. Morrow, Morgan J. O´Brien, James Brown Scott, Ray Lyman Wilbur, Leo S. Rowe.

Cuba: Antonio S. de Bustamante, Orestes Ferrara, Enrique Hernández, Cartaya , José Manuel Cortina, Arístides Agüero, José B. Alemán, Manuel Márquez Sterling, Fernando Ortiz, Néstor Carbonell, Jesús María Barraqué.

Los cuales, después de haberse cambiado sus respectivos plenos poderes, que han sido encontrados en buena y debida forma, han convenido lo siguiente:

Artículo 1.- Las Altas Partes contratantes reconocen que cada Estado tiene soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio y sus aguas territoriales.

Artículo 2.- La presente Convención se refiere exclusivamente a las aeronaves privadas:

Artículo 3.- Serán consideradas como aeronaves de Estado:

a) – Las aeronaves militares y navales.
b) - Las aeronaves exclusivamente afectas a un servicio del Estado, como el correo, las aduanas y la policía.

Las demás serán consideradas aeronaves privadas.

Todas las aeronaves de Estado, excepto las aeronaves militares y navales, de aduana o de policía, serán tratadas como aeronaves privadas, y, como tales, sometidas a todas las disposiciones del presente Convenio.

Artículo 4.- Cada uno de los Estados contratantes se obliga a conceder en tiempo de paz, libertad de paso inofensivo por su espacio aéreo a las aeronaves privadas de los otros Estados contratantes, siempre que se observen las condiciones establecidas en la presente Convención. Las reglas establecidas por un Estado contratante para la

Fuente: http://www.leybook.com/doc/14811

admisión sobre su territorio de las aeronaves que procedan de los demás Estados contratantes, deben ser aplicadas sin distinción de nacionalidad.

Artículo 5.- Cada estado contratante tiene el derecho de prohibir por razones que estime conveniente para el interés público, el vuelo sobre determinadas zonas de su territorio a las aeronaves de los demás Estados contratantes y a las aeronaves nacionales privadas utilizadas en el servicio internacional de aviación comercial, con la reserva de que no se hará ninguna distinción a estos respectos entre sus aeronaves privadas ocupadas en el comercio internacional y la de los demás Estados contratantes también ocupadas en dicho tráfico. Cada Estado contratante podrá además prescribir la ruta que deben seguir las aeronaves de los demás Estados, excepto en caso de fuerza mayor que se regirán de acuerdo con las estipulaciones del Artículo XVIII de esta Convención. Cada Estado publicará con anticipación y notificará a los otros Estados contratantes sobre al fijación de las rutas autorizadas y la situación y extensión de las zonas prohibidas.

Artículo 6.- Toda aeronave que vuele sobre una zona prohibida estará obligada, al apercibirse de ello o al ser notificada por las señales convenidas, a aterrizar o acuatizar lo más pronto que sea posible, fuera, de dicha zona en el aeródromo más cercano a la zona prohibida, sobre la que volaba indebidamente y que esté consideraba como puerto aéreo internacional y por el Estado subyacente.

Artículo 7.- Las aeronaves tendrán la nacionalidad del Estado en cuyo registro estén inscritas, no pudiendo ser válidamente registradas en más de un Estado.

La inscripción de registro y el Certificado de matrícula deberán de contener una descripción de la aeronave, e indicarán el número o cualquier otra marca de identidad dada por el constructor del aparato, las marcas de matrícula y de nacionalidad antes mencionadas, el aeródromo o puerto aéreo habitual de la aeronave, el nombre y apellido, la nacionalidad y el domicilio del propietario, así como la fecha de la matrícula.

Artículo 8.- El registro de las aeronaves a que se refiere el artículo anterior se hará de acuerdo con las leyes y disposiciones especiales de cada Estado contratante.

Artículo 9.- Toda aeronave empleada en la navegación Internacional deberá llevar una marca distintiva de su nacionalidad. La naturaleza de estas marcas será materia de acuerdo entre los varios estados contratantes, y una vez adoptadas, se comunicarán a la Unión Panamericana y a los otros Estados contratantes.

Artículo 10.- Toda aeronave destinada a la navegación internacional llevará bajo custodia de su comandante:

a) – Un certificado de inscripción, debidamente autenticado de acuerdo con las leyes del Estado en que hubiere sido registrado;

Fuente: http://www.leybook.com/doc/14811

b) -Un certificado de navegabilidad según se dispone en el artículo XII;

c) – El certificado de competencia del comandante, de los pilotos, mecánicos y tripulación, según se dispone en el artículo XIII.

d) – Si transporta pasajeros, la lista nominal de éstos, su residencia y nacionalidad;

e) – Si transporta mercancías, los conocimientos y manifiestos, y todos los demás documentos exigidos por las disposiciones aduanales y reglamentos de cada país;

f) – Los cuadernos de bitácora;

g) – Si se hallan equipados con aparatos radiotelegráficos, llevarán la correspondiente licencia.

Artículo 11.- Los Estados contratantes deberán comunicar mensualmente a los otros Estados Partes de esta Convención, y a la Unión Panamericana, copia de los registros y cancelaciones de registro de las aeronaves empleadas en la navegación internacional entre los varios Estados contratantes.

Artículo 12.- Toda aeronave destinada a la navegación internacional entre los Estados contratantes deberá estar provista de un certificado de navegabilidad expedido por el Estado cuya nacionalidad posee la aeronave.

La certificación dará testimonio ante los Estados en los cuales va a operar la aeronave de que, según la opinión de la autoridad que lo expide, la aeronave llena los requisitos de navegabilidad exigidos en los Estados mencionados en la certificación.

El Comandante de la aeronave tendrá siempre bajo su custodia el certificado y lo facilitará para su inspección y verificación a los representantes autorizados del estado que visite dicha aeronave.

Cada Estado contratante comunicará a los otros Estados partes de esta Convención y a la Unión Panamericana sus reglamentos concernientes a la calificación de navegabilidad de sus aeronaves, así como cualesquiera cambios que se introduzcan en dichos reglamentos.

Aunque los Estados afirman el principio de que las aeronaves de cada uno de los Estados contratantes tienen libertad para emprender entre sí el comercio aéreo sin sujeción al sistema especial de licencias del Estado con el cual hacen el comercio, todos y cada uno de los Estados contratantes mencionados en el certificado de navegabilidad se reserva el derecho de rehusar reconocer como válido dicho certificado de navegabilidad de una aeronave extranjera, cuando una inspección hecha por una Comisión debidamente autorizada del Estado demuestre que al tiempo de la inspección la aeronave carece de condiciones razonables de navegabilidad conforme

Fuente: http://www.leybook.com/doc/14811

a los requisitos ordinarios de las leyes y reglamentos de dicho Estado concernientes a la seguridad pública.

En tal caso, dicho Estado puede rehusarle el permiso para proseguir el viaje a través de su espacio aéreo hasta que, teniendo en consideración la seguridad pública, las condiciones de navegabilidad se declaren satisfactorias, y notificará inmediatamente su decisión al Estado cuya nacionalidad posee la aeronave y a la Unión Panamericana.

Artículo 13.- El comandante de la aeronave, los pilotos, mecánicos y demás miembros de la tripulación de toda aeronave que practique la navegación internacional entre los varios Estados contratantes deberán, de acuerdo con la leyes de cada Estado que rijan esta materia, estar provistos de un certificado de competencia expendido por el Estado contratante cuya nacionalidad posee la aeronave.

En el certificado o certificados se hará constar que cada piloto, además de haber cumplido con los requisitos exigidos por el Estado que lo expide, ha rendido un examen satisfactorio sobre los de tráfico existentes en los otros Estados contratantes y estarán redactados en los idiomas de todos ellos y a ese fin, la Unión Panamericana queda encargada de efectuar los arreglos necesarios entre los Estados contratantes.

Tal certificado o certificados permanecerán en posesión del comandante de la aeronave mientras los pilotos, mecánicos y demás miembros de la tripulación continúen empleados en la aeronave. Al serles devueltos los certificados se dejará copia certificada de ellos en los archivos de la aeronave.

Los certificados podrán ser en cualquier tiempo inspeccionados por los representantes debidamente autorizados de los Estados que visite la aeronave.

Cada uno de los Estados contratantes comunicará a los otros Estados partes de esta Convención y a la Unión Panamericana los reglamentos que fijan la expedición de tales certificados y cualesquiera cambios que se introduzcan en dichos reglamentados.

Artículo 14.- Todos los Estados contratantes reconocerán la validez de los certificados de competencia del comandante, pilotos, mecánicos y demás miembros de la tripulación de la aeronave, expedidos de acuerdo con las leyes y reglamentos de los otros Estados contratantes.

Artículo 15.- El transporte por la vía aérea de los explosivos, armas y municiones de guerra está prohibido en la navegación aérea internacional. Por lo tanto, no se permitirá a ninguna aeronave extranjera o nacional, autorizada para el tráfico intenacional, transportar artículos de esta naturaleza ni entre puntos situados dentro del territorio de cualquiera de los Estados contratantes ni a través de ellos, aún en calidad de simple tránsito.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/14811

Artículo 16.- Cada estado puede prohibir el transporte o el uso de aparatos fotográficos por las aeronaves que poseen la nacionalidad de los otros Estados contratantes. La reglamentación de esta materia que fuere adoptada por cada Estado deberá ser comunicada a los demás estados contratantes y a la Unión Panamericana.

Artículo 17.- Como medida de seguridad pública o con motivo de prohibiciones legales el transporte de los objetos en la navegación internacional, distintos de los mencionados en los Artos. XV y XVI, podrá ser restringido por cualquiera de los Estados contratantes. Estas restricciones serán inmediatamente comunicadas a los demás Estados contratantes y a la Unión Panamericana.

Todas las restricciones mencionadas en este artículo serán aplicadas indistintamente a las aeronaves extranjeras y a las nacionales dedicadas al servicio del tráfico internacional.

Artículo 18.- Toda aeronave que práctica la navegación internacional que entrare en el espacio aéreo de un Estado contratante con la intención de aterrizar o acuatizar en dicho Estado, lo efectuará en el correspondiente aerodromo, aduana, excepto en los casos mencionados en el Arto. XIX y en caso de fuerza mayor que tiene que ser probada.

Toda aeronave ocupada en la navegación internacional deberá obtener el despacho requerido por las leyes de dicho Estado en el puerto designado como punto de salida por el referido Estado antes de salir de la jurisdicción territorial de un Estado contratante, en el cual haya aterrizado o acuatizado.

Todos y cada uno de los Estados contratantes notificarán a los otros Estados partes de esta Convención, y a la Unión Panamericana, cuáles son los puertos aéreos designados como puertos de entrada y salida.

Cuando las leyes o los reglamentos de cualquier Estado así lo dispusiesen ninguna aeronave podrá entrar o salir legalmente de su territorio por lugares distintos a los previamente autorizados por el Estado subyacente como puertos aéreos internacionales, y el aterrizaje o acuatizaje sobre de ellos será obligatorio a menos de obtener un permiso especial previamente comunicado a las autoridades de dicho puerto aéreo, por las autoridades competentes del Estado a que corresponde el puerto aéreo, en cuyo permiso se expresarán con claridad las características de la aeronave que ésta tiene que hacer visible cuando sea requerida para ello por los medios conocidos anteriormente, en dicho permiso.

En el caso de que por cualquiera razón, después de entrar en la jurisdicción territorial de un Estado contratante, una aeronave de otro Estado contratante aterrice en un punto distinto del puerto aéreo designado como puerto de entrada en dicho Estado, el comandante de la aeronave notificará inmediatamente a la autoridad más próxima y

Fuente: http://www.leybook.com/doc/14811

permanecerán él mismo, y la tripulación, pasajeros y carga, en el lugar del aterrizaje hasta que la autoridad competente le haya concedido la entrada, siempre que la comunicación con ésta pudiera efectuarse dentro de 24 horas.

Cuando por alguna causa sea necesario, la aeronave de uno de los Estados contratantes deberá aterrizar o acuatizar tan luego como se le ordene por medio de las señales reglamentarias.

En los casos previstos en este artículo, la aeronave, su comandante, tripulación, pasajeros y carga quedarán sujetos a la inspección de inmigración aduanas, policía, cuarentenas o sanidad, que los representantes debidamente autorizados de dicho Estado hagan conforme a las leyes del Estado sobre el cual se vuela.

Artículo 19.- Como excepción a las disposiciones generales las aeronaves postales y las pertenecientes a compañías de transporte aéreo debidamente constituidas y autorizadas, podrán ser exoneradas a opción del Estado subyacente de aterrizar o acuatizar en el aeródromo o puerto aéreo designado para su entrada, y permitirsele aterrizar en cierto aeródromo en el interior designados para ese efecto por las autoridades de aduana y de policía de dicho Estado, en el cual deben cumplirse las formalidades de aduana.

Tales aeronaves, sin embargo, deberán seguir la ruta aérea normal y deberán hacerse reconocer cuando atraviesen la frontera por medio de las señales convenidas.

Artículo 20.- Desde el aterrizaje o acuatizaje en cualquier punto hasta la partida de una aeronave extranjera, las autoridades del Estado visitado tendrán en todo caso el derecho de visitar y examinar la aeronave y de verificar todos los documentos de que debe estar provistas con el objeto de comprobar si han sido cumplidos todas las leyes y reglamentos de dicho Estado y todas las estipulaciones de la Convención.

Artículo 21.- Se permitirá a las aeronaves de los Estados contratantes ocupadas en el comercio aéreo internacional desembarcar pasajeros y parte de la carga en uno de los puertos aéreos designados como puertos de entrada, y proseguir su viaje a otro u otros puertos aéreos de dicho Estado con el objeto de desembarcar el resto de los pasajeros y carga, así como también de embarcar pasajeros y carga destinados a otro Estado o estados extranjeros, siempre que llenen los requisitos legales que exijan la leyes del país donde efectúen el tráfico, cuyos requisitos legales serán iguales para las aeronaves nacionales y extranjeras dedicadas al tráfico internacional y las cuales se comunicarán oportunamente a los Estados contratantes y a las oficinas de la Unión Panamericana.

Artículo 22.- Cada Estado Contratante tendrá el derecho de establecer en favor de sus aeronaves nacionales reservas y restricciones relativas al transporte comercial de personas y mercancías entre dos o más puntos de su territorio y concernientes a otros trabajos aéreos remunerados ejecutados enteramente dentro de su territorio. Estas

Fuente: http://www.leybook.com/doc/14811

reservas y restricciones serán inmediatamente publicadas y comunicadas a los demás Estados contratantes y a la Unión Panamericana.

Artículo 23.- El establecimiento y operación de los aeródromos serán regulados por la legislación de cada país observándose en este respecto un trato de igualdad.

Artículo 24.- Las aeronaves de uno de los Estados contratantes ocupadas en el comercio internacional con otro de los Estados contratantes no podrán ser obligados a pagar distintos o mayores derechos de puerto aéreo o en los puertos aéreos o aeródromos abiertos al servicio público que los que pagan las aeronaves nacionales del Estado visitado, destinadas también al comercio internacional.

Artículo 25.- Siempre que un Estado contratante no haya establecido reglas adecuadas, el comandante de una aeronave tendrá derecho y deberes análogos a los del capitán de un buque mercante, según las leyes respectivas de cada Estado.

Artículo 26.- En lo que concierne al salvamento de la aeronave que naufragara en el mar, se aplicarán los principios del derecho marítimo, en ausencia de otro arreglo en contrario

Artículo 27.- Las aeronnaves de todos los Estados tendrán derecho, en los casos de peligros, a todo el auxilio posible.

Artículo 28.- La reparación del daño causado a las personas o a las cosas en el territorio del Estado subyacente se rige por las leyes de dicho Estado.

Artículo 29.- En caso de guerra, las estipulaciones de la presente Convención no afectarán la libertad de acción de los Estados contratantes, así en su condición de beligerantes como neutrales.

Artículo 30.- Los Estados contratantes tendrán el derecho de concluir convenciones o acuerdos especiales con uno o más Estados sobre navegación aérea internacional, siempre que tales convenciones o acuerdos no afecten los derechos adquiridos u obligaciones impuestas por la presente Convención a los Estados contratantes. Entendiéndose sin embargo, que dos o mas Estados, por razones de conveniencia e interés recíproco, pueden convenir los correspondientes reglamentos en relación con la operación de la aeronaves y la fijación de rutas determinadas. Estos reglamentos en ningún caso evitarán el establecimiento y funcionamiento de líneas y terminales aéreos de posibilidad práctica. Tales reglamentos garantizarán la igualdad de tratamiento de las aeronaves de todos y cada uno de los Estados contratantes y quedarán sujetos a las mismas condiciones establecidas por el Arto. V de esta Convención respecto a las zonas prohibidas dentro del territorio de un Estado determinado.

Ninguna de las estipulaciones de esta Convención afectará los derechos y

obligaciones establecidos en tratados vigentes.

Artículo 31.- Las Altas Partes contratantes se obligan, hasta donde sea posible, a cooperar en las medidas interamericanas en relación con:

a)- La centralización y distribución de informes metereológicos, ya fueren estadísticos, corrientes o especiales.

b)- La publicación de cartas aeronáuticas uniformes tanto como el establecimiento de un sistema uniformes de señales.

c)- El uso de la radiotelegrafía en la navegación aérea, el establecimiento de las estaciones radiotelegráficas necesarias y la observación de los reglamentos interamericano e internacionales sobre radiotelegrafía o las convenciones existentes en la actualidad o que se concertaren en lo futuro.

Artículo 32.- Los Estado contratantes procurarán, gasta donde sea posible la uniformidad de las leyes y reglamentos que rigen la navegación aérea. La Unión Panamericana cooperará con los Gobiernos de los estados contratantes para alcanzar la deseada uniformidad de las leyes y reglamentos de la navegación aérea en los Estados partes de esta Convención.

Cada Estado contratantes canjeará con todos los demás Estados contratantes, dentro de tres meses después de la firma de la ratificación de esta Convención, copias de sus reglamentos sobre el tráfico aéreo y requisitos respecto a la competencia de los comandantes de las aeronaves, pilotos, mecánicos y demás miembros de la tripulación y los requisitos de navegabilidad de las aeronaves que se han de utilizar en el comercio internacional.

Cada Estado contratante depositará con todos los demás Estados partes de esta Convención, y con la Unión Panamericana, tres meses antes de la fecha fijada para su vigencia, las adiciones o enmiendas que hubieren hecho a los reglamentos mencionados en el párrafo que precede.

Artículo 33.- Cada Estado contratante depositará su ratificación con el Gobierno de Cuba, el que seguidamente procederá a informar a los demás Estados contratantes. Dichas ratificaciones quedarán depositadas en los archivos del Gobierno de Cuba.

Artículo 34.- Las presente Convención entrará en vigor para cada uno de los Estados que la vaya ratificando con respecto a los otros países que la hayan ya ratificado, cuarenta días después de que se haya efectuado el depósito de su ratificación.

Artículo 35.- Cualquier Estado podrá adherirse a esta Convención mediante comunicación de su intención al Gobierno de Cuba, y dicha adhesión surtirá efecto dentro de los cuarenta días siguientes. El Gobierno de Cuba notificará a los demás

Fuente: http://www.leybook.com/doc/14811

Estados signatarios dichas adhesión.

Artículo 36.- En caso de desacuerdo entre los Estados contratantes con respecto a la interpretación o ejecución de la presente Convención, el motivo del desacuerdo, a petición de uno de los Gobiernos en discordia, será sometido al arbitraje dispuesto más adelante. Cada uno de los Gobiernos en discordia escogerá a otro Gobierno que no esté interesado en la materia a discutir y este Gobierno actuará como árbitro en la disputa. En el caso de que los dos árbitros no lleguen a un acuerdo nombrarán a otro Gobierno no interesado en la cuestión para que actúe como árbitro adicional. Si los dos árbitros no pudieren llegar a un acuerdo sobre el nombramiento del tercer Gobierno, cada árbitro propondrá un Gobierno, no interesado en la disputa y se sorteará el puesto de arbitro adicional entre los dos Gobiernos propuestos. El sorteo se efectuará por el Congreso Directivo de la Unión Panamericana.

La decisión de los árbitros se dará por mayoría de votos.

Artículo 37.- Cada estado contratante podrá denunciar esta Convención en todo tiempo dando el correspondiente aviso al Gobierno de Cuba, el que lo comunicará a los demás Estados partes de esta Convención. La denuncia no tendrá efecto sino seis meses después de que hay sido hecha la notificación al Gobierno de Cuba y no surtirá efecto sino con respecto al país que haga la denuncia.

En fe de lo cuales los Plenipotenciarios y delegados firman la presente Convención bajo el sello de la sexta conferencia Internacional Americana.

Reserva de la República Dominicana:

La Delegación de la República Dominicana, como explicación de su voto, hace constar que al suscribir la presente Convención, ella no entiende que la República Dominicana se desliga de Convenciones que ya ha ratificado y que están vigentes.

CERTIFICO que la presente Convención es copia fiel de la Convención aprobada en la Sexta Conferencia Internacional Americana en su sesión de 15 de Febrero de 1928 e inserta en la Acta Final de la Conferencia suscrita por las delegaciones de los veintiún Estados representados en la Conferencia, y depositada en la Secretaría de Estado de la República de Cuba.- **MIGUE ANGEL CAMPA.**- Secretario de Estado, Encargado del Despacho- Hay un Sello.

El Presidente de la República, Vista la anterior Convención y encontrándola en un todo conforme con las instrucciones dadas a los Plenipotenciarios de Nicaragua doctores **Carlos Cuadra Pasos, Máximo H. Zepeda y Joaquín Gómez,**

Acuerda:

Aprobar en todas sus partes y enviarla al Soberano Congreso para su ratificación.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/14811

Comuníquese- Palacio del Ejecutivo,- Managua, 19 de diciembre de 1928.- **Adolfo Díaz**

(Gran Sello Nacional) .

El Ministro de Relaciones Exteriores por la ley, **César Pasos.**
(Un Sello)

El Senado y Cámara de Diputados de la República de Nicaragua,

Decretan:

Artículo 1º.- Ratificar en todos sus partes la Convención sobre Aviación Comercial celebrada por la Sexta Conferencia Internacional de la Habana, en su sesión de 15 de Febrero de 1928, por las Delegaciones de los 21 Estados reprensentados en dicha Conferencia, y que fue aprobada por el Ejecutivo, por acuerdo de 19 de diciembre de 1928.

Artículo 2º.- La Convención de que se trata empezará a regir para Nicaragua desde la Publicación de este decreto en la Gaceta, sin perjuicio de la vigencia que ella misma determinada al referirse al canje de las respectiva ratificaciones.

Dado en el Salón de Sesiones de la Cámara del Senado – Managua, 6 de Febrero de 1929- **J. Demetrio Cuadra**, Senador Presidente **H. A- Castellón**- Senador Secretario – **E. L. Ingram,** Senador Secretario.- Sello del Senado.

Al Poder Ejecutivo- Hay un sello- Cámara de Diputados – Managua, 14 de Febrero de 1929- **Juan Francisco Urbina, D. P.-C. Salv. Pineda, D. S: - José D. Flores, D. S.**
(Hay un sello)

Por tanto:- Ejecútese- Palacio del Ejecutivo- Managua, 19 de Febrero de 1929- **J. M. Moncada**- Gran Sello Nacional- El Ministro de Relaciones Exteriores, por la ley, **M. Cordero Reyes.**- Un Sello.

Fuente: http://www.leybook.com/doc/14811