



NOTA DE ESTUDIO

COMITÉ JURÍDICO — 36º PERÍODO DE SESIONES

(Montreal, 30 de noviembre – 3 de diciembre de 2015)

**Cuestión 2 del
orden del día:**

Consideración del Programa general de trabajo del Comité Jurídico

**DEFINICIÓN DE AERONAVE DE ESTADO Y DE AERONAVE CIVIL Y
SUS REPERCUSIONES EN LA AVIACIÓN**

(Nota presentada por Polonia, Bulgaria, La República Checa, Chipre, Grecia,
Lituania, Rumania, Eslovaquia, Eslovenia y Hungría)

**1. PROBLEMAS Y DIFICULTADES QUE SE PRESENTAN EN LA APLICACIÓN DEL
ARTÍCULO 3, PÁRRAFOS A Y B, DEL CONVENIO DE CHICAGO**

1.1 Los problemas y dificultades que se presentan en la aplicación del Artículo 3, párrafos a) y b), se describieron en 1993 en el estudio de la Secretaría de la OACI sobre aeronaves civiles y de Estado, que expuso los siguientes elementos:

- a) régimen jurídico aplicable;
- b) cobertura de seguro;
- c) aplicación de leyes civiles o militares; y
- d) aeronaves utilizadas por organismos internacionales y en el marco de los convenios de la Cruz Roja.

En dicho estudio se examinaron varios problemas detallados y dos casos.

1.2 La ausencia de reglas internacionales claras y generalmente aceptadas afecta al orden y seguridad de las operaciones de la aviación civil internacional.

1.3 Sin embargo, no teniendo dudas en cuanto a los criterios básicos para determinar la condición de las aeronaves establecida en el párrafo b) del Artículo 3, los autores del estudio observan que surgen dificultades e incertidumbres para calificar correctamente las aeronaves utilizadas para fines no acostumbrados y en particular:

- a) cuando la aeronave no se utiliza en servicios militares, de aduanas o de policía, pero se utiliza en otros servicios gubernamentales;
- b) cuando en otras circunstancias se utilizan aeronaves civiles con tripulación civil para fines militares;

- c) cuando se fleta una aeronave, sea en todo o en parte, para transportar personal militar, de aduanas o de policía, o carga relacionada con estos servicios, y se usa en parte para el transporte de personas o carga a cambio de una remuneración; y
- d) cuando una aeronave que en otras circunstancias se consideraría una aeronave de Estado (posiblemente con una tripulación militar) se utiliza para transportar pasajeros, carga o correo a cambio de una remuneración.

1.4 Una vez señalados los problemas pertinentes, el estudio presenta las maneras posibles de abordar la cuestión:

- a) enmienda del Convenio;
- b) adopción de una interpretación oficial de la OACI; y
- c) posible enmienda de los Anexos al Convenio y los PANS-RAC.

1.5 En conclusión, el estudio de la Secretaría tiene en cuenta las incertidumbres de la aplicación del párrafo b) del Artículo 3 y sugiere la adopción de una interpretación del mismo y que se considere enmendar el Modelo de plan de vuelo de la OACI, los PANS-RAC y ciertos Anexos.

1.6 El Consejo de la OACI tomó nota del estudio de la Secretaría y encargó al Secretario que lo transmitiera a los Estados contratantes y organizaciones interesadas para que formularan comentarios, si los hubiera, y que sometiera la cuestión al Comité Jurídico – sin solicitar la inclusión del asunto en el plan de trabajo del Comité Jurídico.

1.7 Durante el último decenio, la definición de aeronave civil y de aeronave de Estado y de vuelos civiles y de Estado ha aparecido incidentalmente en otros trabajos de la OACI sobre los detalles de ciertos asuntos, sin que se tratara de proponer soluciones a los problemas respecto a la distinción entre aeronaves civiles y de Estado y vuelos civiles y de Estado. El Doc 4444, ATM/501 (decimoquinta edición, 2007) contiene información sobre los correspondientes indicadores de vuelo, incluidos HEAD (un vuelo con estatus “Jefe de Estado”) y STATE (para un vuelo que realiza servicios militares, de aduanas o policíacos). Sin embargo, las reglas para determinar la condición de la aeronave en casos de vuelos para fines no acostumbrados aun no son suficientemente claras.

1.8 En 2012 el Consejo también consideró la definición de aeronave de Estado y de vuelos de Estado fundándose en el estudio presentado por el secretario del Comité de Transporte aéreo. El estudio abordaba únicamente “asuntos de recuperación de costos”, pero respaldaba una opinión general de que no es necesario, en este momento, elaborar un estudio más detallado sobre estas definiciones.

1.9 Con el estudio de la Secretaría de 1993, seguido por otros trabajos y documentos adicionales de la OACI, los Estados contratantes han recibido una valiosa orientación básica respecto a las soluciones de los problemas jurídicos (y prácticos) que presenta la distinción entre aeronaves civiles y de Estado y, en particular, entre vuelos civiles y de Estado. Aun así, parece que no ha habido respuesta para algunas preguntas importantes.

1.10 La definición de aeronave civil y de Estado o de vuelo civil y de Estado es de importancia fundamental, no solo dentro del sistema de Chicago sino que también puede ser importante en el contexto del sistema de derecho penal de la aviación de Tokio / La Haya / Montreal / Beijing (sin tener en cuenta los convenios de derecho aéreo privado), frente el régimen de aviación del Estado sujeto a reglamentación nacional.

1.11 Teniendo presente los objetivos de la OACI, y en particular el Artículo 44, párrafo h), del Convenio de Chicago respecto a promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional, se debe decir que hay tres (3) objetivos específicos relacionados con las aeronaves civiles y de Estado o el posible carácter insólito (mixto) de aeronaves o vuelos explotados en la navegación aérea internacional:

- a) el primer objetivo está relacionado con la definición de aeronave civil y de Estado;
- b) el segundo objetivo está relacionado con el establecimiento de criterios más precisos para calificar el carácter civil, de Estado o mixto de aeronaves y vuelos explotados para fines inusuales; y
- c) el tercer objetivo es asegurar el reconocimiento de las reglas pertinentes por la comunidad de la aviación internacional para determinar la condición de la aeronave para cada vuelo o serie de vuelos (quien es competente para adoptar tal decisión y la forma en que se debe identificar y notificar dicha determinación a las partes interesadas si las reglas de planificación del vuelo no son suficientes).

1.12 Otro grupo de problemas se refiere a determinar la ley aplicable, civil o de Estado (civil o militar) que rige los aspectos de navegación aérea, reglas de tránsito aéreo, control de tránsito aéreo, operación técnica de aeronaves, investigación de accidentes, responsabilidad civil y seguro. En las legislaciones nacionales y en ciertas organizaciones internacionales (incluidas la NATO y la Unión Europea) se ha observado una tendencia a aplicar reglamentos de aviación civil y normas de seguridad operacional cuando se usan aeronaves militares para el transporte de pasajeros que no son militares. Se podría adoptar un tratamiento similar para los vuelos que sirven para un doble propósito (de Estado y civil).

2. **CONCLUSIÓN**

2.1 La solución de todos estos problemas requeriría una gran cantidad de trabajo para actualizar y completar los estudios pertinentes de la Secretaría de la OACI o de otros órganos de la OACI que apuntan a la adopción de documentos apropiados. En estudios anteriores se hizo referencia a medidas de alternativa enmendando el Convenio, adoptando la interpretación oficial de la OACI, enmendando Anexos y otros documentos de la OACI. También se podría prever extender el poder de reglamentación del Consejo de la OACI a ciertas cuestiones de interés común (civil y militar). Dada la importancia de los objetivos mencionados y la responsabilidad de la OACI de promover la seguridad operacional de la aviación internacional, el Comité Jurídico de la OACI podría estar interesado en expresar sus puntos de vista en cuanto al camino a seguir.

3. **MEDIDAS PROPUESTAS AL COMITÉ**

3.1 Se invita al Comité Jurídico de la OACI a expresar su opinión sobre la posibilidad de lograr los objetivos descritos antes sin enmendar el Convenio.