



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/5 — NE/09
08/04/14

**Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/5)**

Puerto España, Trinidad y Tabago, 28 al 30 abril de 2014

**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

Navegación aérea

**5.6 Ratificación del Artículo 3 Bis del Convenio de Chicago sobre
Aviación Civil Internacional**

**RATIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 3 BIS DEL CONVENIO DE CHICAGO SOBRE AVIACIÓN
CIVIL INTERNACIONAL**

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota de estudio presenta la necesidad de ratificar el Artículo 3 *bis* del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional, como resultado de las actividades Enfoque de observación continua del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP-CMA).

Acción:	Descrita en Sección 3
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Desarrollo económico del transporte aéreo• Protección del medio ambiente
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Doc 7300 - <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i>• Anexo 19 - <i>Gestión de la Seguridad Operacional</i>• Doc 9734 - <i>Manual de vigilancia de la seguridad operacional, Parte A - Establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional</i>• Doc 9735 - <i>Manual sobre la observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional</i>

1. Introducción

1.1 Cada Estado establece los alcances de su propia ley y establece las metodologías y procedimientos suplementarios para la aplicación de las disposiciones contenidas en la ley y las regulaciones aeronáuticas. En muchos casos, las leyes son aprobadas por el congreso o por el parlamento nacional por medio de mecanismos establecidos por el Estado. Las Autoridades de Aviación Civil (AAC) pueden proponer enmiendas de la ley conforme a las competencias administrativas otorgadas a las mismas.

1.2 Bajo las conclusiones DCA/CAP/97/3 y C/CAR/DCA/13/3, Bahamas, Costa Rica, Estados Unidos, Haití, Honduras, Nicaragua, y República Dominicana se comprometieron a tomar las acciones durante el 2013 para la ratificación del protocolo relativo al Artículo 3 *bis* del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional. Además, en el Caribe Oriental, los Estados de Grenada, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, y Trinidad y Tabago no han confirmado el comienzo sobre este artículo.

2. Discusión

2.1 El Convenio de Chicago es el marco de referencia mundial que sirve de base para las funciones, obligaciones y actividades de un Estado que se llevan a cabo dentro de la jurisdicción de otro Estado. En algunos casos, múltiples firmas de los Estados podrían ser requeridas en los acuerdos multilaterales.

2.2 La mayoría de los artículos del Convenio de Chicago establece los privilegios y obligaciones de todos los Estados contratantes y promueve la adopción de las Normas y Métodos Recomendados de la OACI (SARPS) que regulan el transporte aéreo internacional. Estos artículos establecen las obligaciones contraídas por los Estados respecto a la supervisión de la seguridad operacional.

2.3 El Artículo 37 del Convenio de Chicago requiere que cada Estado contratante se comprometa a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares. La uniformidad y la aplicación consistente de este Artículo armonizan la facilitación y mejora de la navegación aérea. La incorporación de las SARPS en las reglamentaciones nacionales de los Estados contratantes es lo que garantiza la seguridad y consistencia de las operaciones de aeronaves globalmente.

2.4 Por lo tanto, se espera que los Estados pongan en práctica y cumplan con las SARPS que figuran en los Anexos al Convenio mediante las disposiciones de sus reglamentos nacionales. El Artículo 12 del Convenio de Chicago es muy claro a este respecto:

Cada Estado contratante se compromete a adoptar medidas que aseguren que todas las aeronaves que vuelen sobre su territorio o maniobren en él, así como todas las aeronaves que lleven la marca de su nacionalidad, dondequiera que se encuentren, observen las reglas y reglamentos en vigor relativos a los vuelos y maniobras de las aeronaves en tal lugar. Cada Estado contratante se compromete a mantener sus propios reglamentos sobre este particular conformes en todo lo posible, con los que oportunamente se establezcan en la aplicación del presente Convenio. Sobre alta mar, las reglas en vigor serán las que se establezcan de acuerdo con el presente Convenio. Cada Estado contratante se compromete a asegurar que se procederá contra todas las personas que infrinjan los reglamentos aplicables.

2.5 En el Anexo 19, Apéndice 1, el requisito de la legislación aeronáutica básica se establece bajo las siguientes premisas,

- 1.1 *El Estado promulgará una legislación sobre aviación completa y efectiva, que se ajuste a la dimensión y complejidad de la actividad aeronáutica del Estado y a los requisitos que figuran en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, que permita al Estado regular la aviación civil y hacer cumplir los reglamentos por conducto de las autoridades u organismos competentes establecidos para dicho fin.*
- 1.2 *La legislación sobre aviación contendrá disposiciones que proporcionarán al personal que lleva a cabo funciones de supervisión de la seguridad operacional acceso a las aeronaves, operaciones, instalaciones, personal y registros conexos, según convenga, del proveedor de servicios.*

2.6 En los últimos años se ha notado que varios Estados han establecido áreas de identificación de aeronaves antes de entrar a su área de jurisdicción para objetivos de defensa. Por ello es necesario que los Estados contratantes ratifiquen el Protocolo del Artículo 3 *bis* del Convenio de Chicago, que entró en vigor el 1 de octubre de 1998. En el **Apéndice A** a esta nota de estudio se encuentra la información de los Estados que han ratificado este Protocolo.

2.7 Para la ratificación del Artículo 3 *bis* del Convenio de Chicago, el Protocolo claramente especifica:

- a) la obligación de los Estados de abstenerse de recurrir al uso de las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo;
- b) la obligación, en caso de interceptación, de no poner en peligro las vidas de los ocupantes de las aeronaves ni la seguridad de éstas; y
- c) el derecho de los Estados a exigir el aterrizaje en un aeropuerto designado de una aeronave civil que sobrevuele su territorio sin estar facultada para ello, o si tienen motivos razonables, para llegar a la conclusión de que se utiliza para propósitos incompatibles con los fines del Convenio.

2.8 La falta de ratificación de los tratados y convenios internacionales puede también afectar algunas actividades de la aviación civil entre los Estados. Es altamente recomendable que los Estados fomenten la firma de los acuerdos relacionados a fin de asegurar que se encuentran dentro del marco de referencia de funciones y obligaciones entre los Estados del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300) de la OACI.

2.9 En el **Apéndice B**, se incluye el Conjunto de Material Administrativo para la Ratificación del Protocolo relativo al Artículo 3 *bis* y el Modelo Instrumento de Ratificación.

2.10 De acuerdo al Artículo 83 del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional, los Estados contratantes deberían registrar los acuerdos adquiridos con otros Estados. Sin embargo, no todos los Estados cumplen con este requerimiento.

3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información de esta nota de estudio;
- b) fomentar entre los Estados el cumplimiento de la ratificación del Artículo 3 *bis* del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional;
- c) proporcionar a la Sede de la OACI la información pertinente de las acciones llevadas a cabo sobre los acuerdos adquiridos con otros Estados;
- d) notificar a la Oficina Regional NACC de la OACI en caso de requerir asistencia con el fin de garantizar el cumplimiento del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional; y
- e) recomendar otras acciones que se consideren necesarias.

**PROTOCOLO RELATIVO A UNA ENMIENDA AL
CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

ARTÍCULO 3 bis, FIRMADO EN MONTREAL EL 10 DE MAYO DE 1984

Fecha de entrada en vigor:	El Protocolo entró en vigor el 1 de octubre de 1998.
Situación:	143 partes.

Estado	Fecha de depósito del instrumento de ratificación
Alemania	2 de julio de 1996
Andorra (4)	25 de febrero de 2001
Angola	4 de febrero de 2008
Antigua y Barbuda	17 de octubre de 1988
Arabia Saudita	21 de julio de 1986
Argelia	28 de mayo de 2001
Argentina	1 de diciembre de 1986
Armenia	8 de diciembre de 1999
Australia	10 de septiembre de 1986
Austria	11 de enero de 1985
Azerbaiyán	23 de marzo de 2000
Bahrein	7 de febrero de 1990
Bangladesh	3 de junio de 1986
Barbados	23 de noviembre de 1984
Belarús	24 de julio de 1996
Bélgica	20 de septiembre de 1985
Belice	24 de septiembre de 1997
Benin	30 de marzo de 2004
Bhután	26 de agosto de 2005
Bolivia (Estado Plurinacional de)	9 de julio de 1998
Bosnia y Herzegovina	9 de mayo de 1997
Botswana	28 de marzo de 2001
Brasil	21 de enero de 1987
Brunei Darussalam	16 de julio de 2008
Bulgaria	6 de abril de 1998
Burkina Faso	8 de diciembre de 1998
Burundi	10 de octubre de 1991
Camerún	28 de enero de 1988
Canadá	23 de septiembre de 1986
Cabo Verde	26 de octubre de 2009
Chile	26 de noviembre de 1984
China (2)	23 de julio de 1997
Chipre	5 de julio de 1989
Colombia	10 de marzo de 1989
Congo	19 de diciembre de 2011
Côte d'Ivoire	5 de junio de 1987
Croacia	6 de mayo de 1994
Cuba	28 de septiembre de 1998
Dinamarca	16 de octubre de 1985
Ecuador	22 de abril de 1988
Egipto	1 de agosto de 1985
El Salvador	8 de abril de 1998
Emiratos Árabes Unidos	18 de febrero de 1987
Eritrea	27 de mayo de 1994
Eslovaquia	20 de marzo de 1995
Eslovenia	8 de marzo de 2000
España	24 de octubre de 1985
Estonia	21 de agosto de 1992
Etiopía	22 de mayo de 1985
Federación de Rusia	24 de agosto de 1990

Artículo 3 bis
10 de mayo de 1984

- 2 -

Estado

Fecha de depósito del instrumento de ratificación

Fiji	21 de septiembre de 1992
Finlandia	18 de diciembre de 1991
Francia	19 de agosto de 1985
Gabón	1 de noviembre de 1988
Gambia	20 de junio de 2000
Georgia	16 de septiembre de 2005
Ghana	15 de julio de 1997
Grecia	16 de octubre de 1987
Guatemala	18 de septiembre de 1987
Guinea	1 de octubre de 1998
Guyana	2 de mayo de 1988
Hungría	24 de mayo de 1990
Irán (República Islámica del)	17 de junio de 1994
Iraq	20 de marzo de 1998
Irlanda	19 de septiembre de 1990
Islandia	18 de octubre de 2004
Islas Cook	29 de agosto de 2005
Israel	30 de septiembre de 1997
Italia	12 de junio de 1986
Jamaica	25 de mayo de 1998
Japón	26 de junio de 1998
Jordania	8 de octubre de 1986
Kazajstán	10 de septiembre de 2002
Kenya	5 de octubre de 1995
Kirguistán	28 de febrero de 2000
Kuwait	18 de julio de 1986
La ex República Yugoslava de Macedonia	23 de marzo de 1998
Lesotho	17 de marzo de 1988
Letonia	17 de agosto de 1999
Líbano	14 de diciembre de 1994
Libia	28 de octubre de 1996
Lituania	4 de marzo de 2004
Luxemburgo	10 de mayo de 1985
Madagascar	10 de septiembre de 1986
Malawi	13 de diciembre de 1990
Maldivas	8 de abril de 1997
Malí	4 de marzo de 1987
Malta	25 de marzo de 1994
Marruecos	19 de julio de 1990
Mauricio	7 de noviembre de 1989
México	20 de junio de 1990
Mónaco	27 de enero de 1993
Mongolia	22 de septiembre de 1999
Montenegro (7)	12 de febrero de 2007
Mozambique	27 de enero de 2012
Namibia	19 de diciembre de 2005
Nepal	26 de octubre de 1987
Níger	8 de abril de 1988
Nigeria	8 de julio de 1985
Noruega	16 de octubre de 1985
Nueva Zelandia	1 de diciembre de 1999
Omán	21 de febrero de 1985
Países Bajos (9)	18 de diciembre de 1986
Pakistán	10 de junio de 1985
Panamá	22 de mayo de 1987
Papua Nueva Guinea	5 de octubre de 1992

Estado	Fecha de depósito del instrumento de ratificación
Paraguay	29 de marzo de 2001
Polonia	18 de octubre de 1999
Portugal (1)	17 de junio de 1991
Qatar	23 de octubre de 1990
Reino Unido	21 de agosto de 1987
República Árabe Siria	20 de marzo de 2003
República Checa	15 de abril de 1993
República de Corea	27 de febrero de 1985
República de Moldova	20 de junio de 1997
República Unida de Tanzania	9 de marzo de 2004
Rumania	27 de julio de 1998
Saint Kitts y Nevis (5)	20 de junio de 2002
Samoa	9 de julio de 1998
San Marino	3 de febrero de 1995
Senegal	2 de mayo de 1985
Serbia (3)	13 de enero de 2001
Seychelles	8 de agosto de 1985
Sudáfrica	28 de junio de 1985
Sudán del Sur (8)	11 de octubre de 2011
Suecia	16 de octubre de 1985
Suiza	24 de febrero de 1986
Suriname	27 de marzo de 2003
Tailandia	12 de julio de 1985
Tayikistán	9 de abril de 1999
Timor-Leste (6)	4 de agosto de 2005
Togo	5 de julio de 1985
Tonga	5 de febrero de 2002
Túnez	29 de abril de 1985
Turkmenistán	14 de abril de 1993
Turquía	20 de abril de 1998
Ucrania	21 de enero de 2003
Uganda	7 de julio de 1995
Uruguay	11 de septiembre de 1987
Uzbekistán	24 de febrero de 1994
Vanuatu	9 de noviembre de 2005
Viet Nam	3 de febrero de 1999
Yemen	25 de julio de 2008

- (1) Mediante una nota de fecha 24 de noviembre de 1999, el Gobierno de Portugal ha comunicado a la Organización de Aviación Civil Internacional lo siguiente:
De conformidad con la Declaración conjunta del Gobierno de la República Portuguesa y el Gobierno de la República Popular de China sobre la cuestión de Macao, firmada el 13 de abril de 1987, la República Portuguesa continuará teniendo la responsabilidad internacional por Macao hasta el 19 de diciembre de 1999 y de esa fecha en adelante la República Popular de China reanudará el ejercicio de la soberanía sobre Macao, con efecto a partir del 20 de diciembre de 1999.
Del 20 de diciembre de 1999 en adelante, la República Portuguesa dejará de ser responsable por los derechos y obligaciones internacionales que surjan en virtud de la aplicación del Convenio [Protocolo] a Macao.
- (2) Mediante una nota de fecha 6 de diciembre de 1999, el Gobierno de la República Popular de China notificó a la Organización de Aviación Civil Internacional que este Protocolo se aplicará a la Región Administrativa Especial de Macao con efecto a partir del 20 de diciembre de 1999.
- (3) Yugoslavia (R. F. de), en virtud de su adhesión al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Chicago, 1944) el 14 de diciembre de 2000, pasó a ser parte de todos los Protocolos de enmienda al Convenio en vigor al surtir efecto su adhesión el 13 de enero de 2001, la fecha de entrada en vigor del Convenio con respecto a Yugoslavia (R. F. de).
El 4 de febrero de 2003, el nombre del Estado conocido como República Federativa de Yugoslavia pasó a ser Serbia y Montenegro.

Tras la Declaración de Independencia adoptada por la Asamblea Nacional de Montenegro el 3 de junio de 2006, Serbia anunció a la OACI, mediante una nota de fecha 7 de junio de 2006, que la República de Serbia sucedería a la unión de Estados de Serbia y Montenegro como Estado miembro de la OACI. Serbia anunció luego a la OACI, mediante una nota de fecha 13 de julio de 2006, que la República de Serbia continuaría ejerciendo sus derechos y cumpliendo con los compromisos dimanantes de los tratados internacionales concertados por Serbia y Montenegro, y pidió que la República de Serbia fuera considerada parte en todos los acuerdos internacionales en vigor, en reemplazo de Serbia y Montenegro.

- (4) Andorra, en virtud de su adhesión al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Chicago, 1944) el 26 de enero de 2001, pasó a ser parte de todos los Protocolos de enmienda al Convenio en vigor al surtir efecto su adhesión el 25 de febrero de 2001, la fecha de entrada en vigor del Convenio con respecto a Andorra.
- (5) Saint Kitts y Nevis, en virtud de su adhesión al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Chicago, 1944) el 21 de mayo de 2002, pasó a ser parte de todos los Protocolos de enmienda al Convenio en vigor al surtir efecto su adhesión el 20 de junio de 2002, la fecha de entrada en vigor del Convenio con respecto a Saint Kitts y Nevis.
- (6) Timor-Leste, en virtud de su adhesión al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Chicago, 1944) el 4 de agosto de 2005, pasó a ser parte de todos los Protocolos de enmienda al Convenio en vigor al surtir efecto su adhesión el 3 de septiembre de 2005, la fecha de entrada en vigor del Convenio con respecto a Timor-Leste.
- (7) Montenegro, en virtud de su adhesión al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Chicago, 1944) el 12 de febrero de 2007, pasó a ser parte de todos los Protocolos de enmienda al Convenio en vigor al surtir efecto su adhesión el 14 de marzo de 2007, la fecha de entrada en vigor del Convenio con respecto a Montenegro.
- (8) Sudán del Sur, en virtud de su adhesión al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Chicago, 1944) el 11 de octubre de 2011, pasó a ser parte de todos los Protocolos de enmienda al Convenio en vigor al surtir efecto su adhesión el 10 de noviembre de 2011, la fecha de entrada en vigor del Convenio con respecto a Sudán del Sur.
- (9) Por medio de una nota de fecha 31 de agosto de 2011, depositada el 9 de septiembre de 2011, el Reino de los Países Bajos informó a la OACI que, tras una modificación en la estructura del Reino de los Países Bajos con efecto a partir del 10 de octubre de 2010, el presente Protocolo se aplica a partir del 10 de octubre de 2010 a la parte caribeña de los Países Bajos (las islas de Bonaire, San Eustaquio y Saba), Curaçao y San Martín. Se aplica a la parte europea de los Países Bajos y a Aruba desde el 1° de octubre de 1998.

APÉNDICE B
CONJUNTO DE MATERIAL ADMINISTRATIVO PARA LA RATIFICACIÓN
DEL PROTOCOLO RELATIVO AL ARTÍCULO 3 *BIS*

NACC/DCA/5 - NE/09

1. **Nombre completo del instrumento:**

Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional [Artículo 3 bis], firmado en Montreal el 10 de mayo de 1984. (Doc 9436)

2. **Antecedentes:**

Asamblea ! 25º período de sesiones (extraordinario), Montreal 24 de abril ! 11 de mayo de 1984.

3. **Resumen:**

Este Protocolo fue adoptado por consenso el 10 de mayo de 1984 y trata de los problemas de interceptación y de otras medidas coercitivas respecto a las aeronaves civiles en vuelo. Los antecedentes relativos a la redacción de este artículo sostienen la conclusión de que el Artículo 3 *bis* constituye una declaración del derecho internacional general vigente con respecto a los siguientes elementos:

- a) la obligación de los Estados de abstenerse de recurrir al uso de las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo;
- b) la obligación, en caso de interceptación, de no poner en peligro las vidas de los ocupantes de las aeronaves ni la seguridad de éstas;
- c) el derecho de los Estados a exigir el aterrizaje en un aeropuerto designado de una aeronave civil que sobrevuele su territorio sin estar facultada para ello, o si tienen motivos razonables para llegar a la conclusión de que se utiliza para propósitos incompatibles con los fines del Convenio.

4. **Motivo principal de la ratificación:**

El uso de armas contra aeronaves civiles en vuelo es incompatible con las consideraciones elementales de humanidad y las normas que rigen la conducta internacional, que se consideran reglas de derecho internacional consuetudinario. El Artículo 3 *bis* contiene los principios fundamentales indispensables para el desarrollo seguro de la aviación civil internacional.

5. **Entrada en vigor:**

El Protocolo entró en vigor el 1 de octubre de 1998.

6. **Depositario:**

Secretario General
A la atención de: Dirección de asuntos jurídicos
Organización de Aviación Civil Internacional
999 University Street
Montreal, Canadá
H3C 5H7

Adjunto: Modelo de instrumento de ratificación

MODELO
INSTRUMENTO DE RATIFICACIÓN
POR
(NOMBRE DEL ESTADO)

CONSIDERANDO que (nombre del Estado) es parte en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 (en adelante “el Convenio”), habiéndose adherido al mismo el (fecha de adhesión);

CONSIDERANDO que el citado Convenio ha sido enmendado por el Protocolo que se indica a continuación:

Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional
[Artículo 3 bis], firmado en Montreal el 10 de mayo de 1984;

Y CONSIDERANDO conveniente que (nombre del Estado) pase a ser parte en este Protocolo de enmienda del Convenio sobre Aviación Civil Internacional;

POR CONSIGUIENTE, (nombre del Estado), habiendo examinado dicho Protocolo de enmienda, por el presente lo *RATIFICA* y confirma que (nombre del Estado) cumplirá con todas las disposiciones del mismo.

EN FE DE LO CUAL, he firmado este instrumento de ratificación al cual he aplicado el sello de (nombre del Estado).

Fecha

(Firma del Jefe de Estado o del
Jefe del Gobierno o del
Ministro de Relaciones Exteriores)

Sello