

Reglas de la guerra aérea (H.AW)

Tomado de Derecho Internacional relativo a la conducción de las hostilidades

Redactadas por la comisión de juristas encargada de estudiar y de presentar el correspondiente informe sobre la revisión de las leyes de la guerra

La Haya, diciembre de 1922 - febrero de 1923

(No fueron aprobadas con carácter obligatorio)

CAPÍTULO I

Aplicabilidad: Clasificación y señales

Art. 1. Las reglas de la guerra aérea se aplican a todas las aeronaves, más ligeras o más pesadas que el aire, sin distinguir si pueden o no flotar en el agua.

Art. 2. Se considerará que son aeronaves públicas:

- (a) Las aeronaves militares;
- (b) Las aeronaves no militares empleadas exclusivamente en un servicio público.

Todas las demás aeronaves se considerará que son aeronaves privadas.

Art. 3. La aeronave militar debe llevar un señal exterior que indique su nacionalidad y su índole militar.

Art. 4. La aeronave pública no militar utilizada en un servicio de aduanas o de policía debe llevar documentos que demuestren el hecho de que se utiliza exclusivamente en un servicio público. Tal aeronave llevará una señal exterior que indique su nacionalidad y su índole pública no militar.

Art. 5. Las aeronaves públicas no militares, que no sean las empleadas en un servicio de aduanas o de policía deberán llevar, en tiempo de guerra, las mismas señales exteriores y, por lo que atañe a estas reglas, serán tratadas de la misma manera que las aeronaves privadas.

Art. 6. Las aeronaves a las que no se refieren los artículos 3 y 4 y consideradas como aeronaves privadas llevarán los documentos y las señales exteriores exigidas por las reglas vigentes en el respectivo país. Dichas señales deben indicar su nacionalidad y su índole.

Art. 7. Las señales exteriores exigidas en los artículos anteriores se dispondrán de tal forma que no puedan modificarse durante el vuelo. Tendrán las mayores dimensiones posibles y serán visibles desde arriba, desde abajo y desde cada lado.

Art. 8. Las señales exteriores prescritas por las normas vigentes de cada Estado deberán notificarse sin demora a todas las demás Potencias.

Las modificaciones introducidas en tiempo de paz por lo que respecta a las reglas que prescriben las señales exteriores serán comunicadas a todas la demás Potencias antes que entren en vigor.

Las modificaciones de esta reglas al comienzo o en el transcurso de las hostilidades serán comunicadas por cada Potencia, lo antes posible, a las demás Potencias y, a más tardar, cuando sean comunicadas a las propias fuerzas combatientes.

Art. 9. Una aeronave no militar beligerante, pública o privada, puede transformarse en aeronave militar, a condición de que tal transformación tenga lugar en la jurisdicción del Estado beligerante a que pertenezca la aeronave, no en alta mar.

Art. 10. Ninguna aeronave podrá tener más de una nacionalidad.

CAPÍTULO II

Principios Generales

Art. 11. Fuera de la jurisdicción de un Estado, beligerante o neutral, todas la aeronaves tendrán plena libertad para pasar y para amarar.

Art. 12. En tiempo de guerra, todo Estado, beligerante o neutral puede prohibir o reglamentar la entrada, los movimientos o la estancia de las aeronaves en su jurisdicción

CAPÍTULO III

Beligerantes

Art. 13. Únicamente las aeronaves militares pueden ejercer los derechos de los beligerantes.

Art. 14. Una aeronave militar debe estar bajo el mando de una persona debidamente encargada o inscrita en los controles militares del Estado; la tripulación será exclusivamente militar.

Art. 15. Las tripulaciones de las aeronaves militares llevarán un signo distintivo fijo que sea reconocible a distancia en caso de que tales tripulaciones lleguen a estar separadas de la aeronave.

Art. 16. Ninguna aeronave que no sea militar beligerante podrá tomar parte en las hostilidades, de la forma que fuere.

El término "hostilidades" incluye la transmisión, durante el vuelo, de informaciones militares para uso inmediato de un beligerante.

Ninguna aeronave privada podrá, fuera de la jurisdicción del propio país, estar armada en tiempo de guerra.

Art. 17. Los principios establecidos en el Convenio de Ginebra de 1906 y en el Convenio para la adaptación de dicho Convenio a la guerra marítima (Convenio X de 1907) se aplican a la guerra aérea y a las ambulancias volantes, así como al control de las ambulancias volantes ejercido por los comandantes beligerantes.

Para disfrutar de la protección y de los privilegios otorgados a las formaciones sanitarias móviles en el Convenio de Ginebra de 1906, las ambulancias volantes deben llevar, además de las señales distintivas normales, el emblema distintivo de la Cruz Roja.

CAPÍTULO IV

Hostilidades

Art. 18. No está prohibido el empleo de proyectiles trazantes, incendiarios o explosivos por las aeronaves o contra ellas.

Esta disposición se aplica también a los Estados Partes en la Declaración de San Petersburgo de 1868 y a los que no lo son.

Art. 19. Está prohibido el uso de señales exteriores falsas.

Art. 20. Cuando una aeronave corra peligro, los ocupantes que traten de escapar utilizando un paracaídas no deben ser atacados durante su descenso.

Art. 21. La utilización de aeronaves con fines de propaganda no se considerará como medio ilícito de guerra.

Los miembros de la tripulación de tales aeronaves no deberán ser privados de sus derechos como prisioneros de guerra por haber llevado a cabo tal acto.

Bombardeo

Art. 22. Está prohibido el bombardeo aéreo para aterrorizar a la población civil o para destruir o dañar las propiedad privada de índole no militar o para herir a los combatientes.

Art. 23. Está prohibido el bombardeo aéreo para forzar la realización de requisas en especies o el pago de contribuciones en dinero.

Art. 24. (1) El bombardeo aéreo sólo es legítimo cuando va dirigido contra un objetivo militar, es decir, un objetivo cuya destrucción, total o parcial, sea, para el beligerante, un neta ventaja militar.

(2) Tal bombardeo sólo es legítimo cuando va exclusivamente dirigido hacía los objetivos siguientes: fuerzas militares; obras militares; establecimientos o depósitos militares; fábricas que sean centros importantes y bien conocidos dedicados a la fabricación de armas, municiones o pertrechos claramente militares; líneas de comunicación o de transportes utilizadas con finalidad militar.

(3) Está prohibido el bombardeo de ciudades, aldeas, viviendas y edificios que no estén en las proximidades inmediatas de las operaciones de las fuerzas terrestres.

En el caso de que los objetivos especificados en el párrafo 2 estén situados de tal forma que no puedan ser bombardeados sin bombardear indiscriminadamente a la población civil, las aeronaves deben abstenerse de bombardear.

(4) En la proximidad inmediata de las operaciones de las fuerzas terrestres, el bombardeo de ciudades, aldeas, viviendas y edificios es legítimo, a condición de que haya presunción razonable de que la concentración militar es allí suficientemente importante para justificar el bombardeo, teniendo en cuenta el peligro que corre la población civil.

(5) El Estado beligerante está sometido a la reparación pecuniaria de los perjuicios causados a las personas y a los bienes, por violación de las disposiciones de este artículo por parte de cualquiera de sus agentes o de sus fuerzas militares.

Art. 25. En el bombardeo por aeronaves, deben tomarse todas las medidas necesarias por parte del comandante para proteger, en la medida de lo posible, los edificios destinados a los cultos, al arte, a las ciencias y a la beneficencia, los monumentos históricos, los barcos hospitales, los hospitales y otros lugares donde se recoge a los enfermos y a los heridos, a condición de que tales beneficios, objetivo y lugares no sean al mismo tiempo utilizados con finalidad militar. Dichos monumentos, objetivos y lugares deben estar indicados, de día, por signos visibles para las aeronaves. El empleo de tales signos para indicar edificios, objetos o lugares que no sean los anteriormente especificados será considerado como un acto de perfidia. Los signos utilizados como se dice anteriormente serán, en el caso de edificios protegidos en virtud del Convenio de Ginebra, la cruz roja sobre fondo blanco y, en el caso de otros edificios protegidos, un gran panel rectangular protegido, siguiendo una diagonal, en dos triángulos, uno blanco y otro negro.

Un beligerante que desee garantizar de noche, la protección de los hospitales, y otros edificios privilegiados anteriormente mencionados debe tomar las medidas necesarias para que los signos especiales anteriormente mencionados sean suficientemente visibles.

Art. 26. Se adoptan las siguientes reglas especiales para permitir a los Estados garantizar una protección más eficaz de los monumentos de gran valor histórico situados en su territorio, a condición de que estén dispuestos a abstenerse de utilizar tales monumentos y la zona que los circundan con fines militares, y a aceptar un régimen especial para su control.

(1) Un Estado tendrá facultad, si lo considera conveniente, para designar un zona de protección alrededor de tales monumentos situados en su territorio. En tiempo de guerra tales zonas están protegidas contra el bombardeo.

(2) Los monumentos alrededor de los cuales ha de haber una zona serán notificados a las demás Potencias, ya en tiempo de paz, por vía diplomática; en la notificación se indicarán también los límites de las zonas; la notificación no podrá ser anulada en tiempo de guerra.

(3) La zona de protección puede incluir, además del espacio efectivamente ocupado por el monumento o el grupo de monumentos, una zona cuya anchura no sea más de 500 metros, medidos a partir de la periferia de dicho espacio.

(4) Se utilizarán marcas claramente visibles desde las aeronaves, tanto de día como de noche, para garantizar la identificación, por los aviadores beligerantes, de los límites de las zonas.

(5) Las señales sobre los monumentos mismos serán indicadas en el artículo 25. Las señales utilizadas para indicar las zonas que circundan los monumentos serán determinadas por cada Estado que acepte las disposiciones de este artículo, y serán notificadas a las demás Potencias al mismo tiempo que la lista de los monumentos y de las zonas.

(6) Toda utilización abusiva de señales mencionadas en el párrafo 5 se considerará como acto de perfidia.

(7) Un Estado que acepte las disposiciones de este artículo debe abstenerse de utilizar los monumentos históricos y las zonas que los rodea con fines militares, o en beneficio, como fuere, de su organización militar, y de realizar, en esos monumentos o zonas cualquier acto de finalidad militar.

(8) Será nombrada una comisión de inspección integrada por tres representantes neutrales acreditado ante el Estado que haya aceptado las disposiciones de este artículo, o por sus delegados, para garantizar que no se cometa ninguna violación de las disposiciones del párrafo 7. Uno de los miembros de esa comisión de inspección será representante (o su delegado) del Estado al cual se haya confiado los intereses del otro beligerante.

Espionaje

Art. 27. Cualquier persona a bordo de una aeronave beligerante será considerada como espía sólo si, actuando clandestinamente o con falsos pretextos, recoge o intenta recoger, en el transcurso del vuelo, informaciones de jurisdicción del beligerante o en la zona de operaciones de un beligerante, con intención de comunicarlas a la parte adversaria.

Art. 28. Los actos de espionaje cometidos, después de abandonar la aeronave, por miembros de la tripulación de la aeronave o por pasajeros transportados por ésta, están sometidos a disposiciones del Reglamento relativo a las leyes y costumbres de la guerra en tierra.

Art. 29. El castigo de los actos de espionaje mencionados en los artículos 27 y 28 está sometido a los artículos 30 y 31 del Reglamento relativo a las leyes y costumbre a la guerra en tierra.

CAPÍTULO V

Autoridad militar sobre las aeronaves enemigas y neutrales y sobre las personas a bordo

Art. 30. Si un comandante beligerante considera que la presencia de aeronaves puede comprometer el éxito de las operaciones que entonces está efectuando, puede prohibir el paso de aeronaves neutrales por las proximidades inmediatas de sus fuerzas u obligarles a seguir su itinerario. Se puede disparar contra una aeronave neutral que no siga tal prescripción de la cual se haya enterado por una publicación del comandante beligerante.

Art. 31. De conformidad con los principios del artículo 53 del Reglamento relativo de las leyes y costumbres de la guerra en tierra, las aeronaves privadas neutrales,

encontradas en la jurisdicción del enemigo por una fuerza de ocupación beligerante, pueden ser requisadas, salvo pago de una indemnización completa.

Art. 32. Las aeronaves Públicas enemigas, que no sean las tratadas en el mismo pie de igualdad que las aeronaves privadas, pueden ser confiscadas sin procedimientos de incautación.

Art. 33. Se puede disparar contra las aeronaves no militares beligerantes, públicas o privadas, que vuelen en la jurisdicción de su Estado, si no aterrizan en el punto conveniente más próximo, al acercarse una aeronave militar enemiga.

Art. 34. Se puede disparar contra las aeronaves no militares beligerantes, públicas o privadas, cuando vuelen,

(1) En la jurisdicción del enemigo; (2) En las proximidades inmediatas de esa jurisdicción y fuera de su Estado; (3) En las proximidades inmediatas de las operaciones militares de tierra o de mar del enemigo.

Art. 35. Las aeronaves neutrales que vuelen en la jurisdicción de un beligerante, y advertidas de la llegada de una aeronave militar del otro beligerante, deben aterrizar en el punto conveniente más próximo. Si no lo hacen, se exponen a que disporen contra ellas.

Art. 36. Cuando una aeronave militar enemiga cae en poder de una beligerante, los miembros de la tripulación y los pasajeros, si hay, pueden ser hechos prisioneros de guerra.

La misma regla se aplica a los miembros de la tripulación y a los pasajeros, si hay, de una aeronave pública no militar enemiga, con la salvedad de que, en el caso de aeronaves públicas no militares dedicadas exclusivamente al transporte de pasajeros, éstos tienen derecho a ser liberados, a no ser que estén al servicio del enemigo o que sean súbditos enemigos aptos para el servicio militar.

Si una aeronave privada enemiga cae en poder de un beligerante, los miembros de la tripulación que sean súbditos enemigos o que sean neutrales al servicios del enemigos pueden ser hechos prisioneros de guerra. Los miembros de la tripulación neutrales que no estén al servicio del enemigo tienen derecho a ser liberados, si firman un compromiso escrito de no servir en ninguna aeronave enemiga mientras duren las hostilidades. Los pasajeros deben ser liberados, a no ser que no estén al servicio del enemigo o sean súbditos enemigos aptos para el servicio militar, en cuyo caso pueden ser hechos prisioneros de guerra.

En todo caso, la liberación podrá ser aplazada, si lo requieren los intereses militares del beligerante.

El beligerante puede mantener como prisionero de guerra a cualquier miembro de la tripulación o cualquier pasajero cuyo servicio durante el vuelo al final del cual es capturado haya sido una asistencia especial y activa al enemigo.

Los nombres de las personas liberadas tras haber firmado el compromiso escrito, previsto en el párrafo tercero del presente artículo, serán comunicados al otro beligerante, que no deberá emplearlos a sabiendas en violación de su compromiso.

Art. 37. Los miembros de la tripulación de una aeronave neutral que haya sido detenida por un beligerante serán liberados sin condiciones, si son nacionales

neutrales y si no están al servicio del enemigo. Si son nacionales enemigos y si están al servicio enemigo podrán ser hechos prisioneros de guerra.

Los pasajeros deben ser liberados a no ser que estén al servicio del enemigo o que sean súbditos enemigos aptos para el servicio militar y, en ese caso, pueden ser hechos prisioneros de guerra.

La liberación podrá, en todo caso, ser aplazada, si lo requieren los intereses militares del beligerante.

El beligerante puede conservar como prisionero de guerra a todo miembro de la tripulación o a todo pasajero cuyo servicio, durante el vuelo al final del cual es capturado haya sido una asistencia especial y activa al enemigo.

Art. 38. Cuando, de conformidad de los artículos 36 y 37, se dispone que los miembros de la tripulación o los pasajeros que pueden ser hechos prisioneros de guerra, hay que entender que, si no son miembros de las fuerzas armadas, tendrán derecho a un trato no menos favorable que el otorgado a los prisioneros de guerra.

CAPÍTULO VI

Deberes de los beligerantes para con los Estados neutrales y deberes de los neutrales para con los Estados beligerantes

Art. 39. Las aeronaves beligerantes están obligadas a respetar los derechos de las Potencias neutrales y a abstenerse, en la jurisdicción de un Estado neutral, de cualquier acto que sea deber de ese Estado impedir.

Art. 40. Se prohíbe a las aeronaves militares beligerantes entrar en la jurisdicción de un Estado neutral.

Art. 41. Las aeronaves a bordo de un buque de guerra, incluidos los portaaviones, serán consideradas como parte de ese buque.

Art. 42. Un Gobierno neutral deberá emplear los medios de que disponga para impedir la entrada en su jurisdicción de las aeronaves militares beligerantes y obligarles a aterrizar o a amarrar si han entrado en la misma.

Un Gobierno neutral deberá emplear los medios de que disponga para internar a toda aeronave militar beligerante que esté en su jurisdicción después de haber aterrizado o amarrado por cualquier razón, así como a su tripulación y a los pasajeros, si hay.

Art. 43. El personal de una aeronave militar beligerante que corra peligro, que haya sido salvado fuera de las aguas neutrales y llevado a la jurisdicción de un Estado neutral por una aeronave militar neutral y que haya sido desembarcado allí, será internado.

Art. 44. Está prohibido el suministro de cualquier manera, directa o indirectamente, por un Gobierno neutral o un Potencia beligerante de aeronaves, de piezas de recambio o de materiales, de accesorios o de municiones para aeronaves.

Art. 45. A reserva de las disposiciones del artículo 46, una Potencia neutral no está obligada a impedir la exportación o tránsito, por cuenta de un beligerante, de aeronaves, de piezas de recambio o de materiales, de accesorios o municiones para aeronaves.

Art. 46. Un Gobierno neutral está obligado a utilizar todos los medios que se disponga para:

(1) Impedir la salida, de su jurisdicción, de una aeronave en condiciones de efectuar un ataque contra una Potencia beligerante, o que transporte o acompañe aparatos o material cuyo montaje o utilización le permita realizar un ataque, si hay razones para creer que esa aeronave será utilizada contra una Potencia beligerante;

(2) Impedir la salida de una aeronave en cuya tripulación haya un miembro cualquiera de las fuerzas combatientes de una Potencia beligerante;

(3) Impedir trabajos, de una aeronave, para preparar su salida, en contra de lo estipulado en este artículo.

Cuando, por vía aérea, sale cualquier aeronave expedida a una Potencia beligerante por personas o por sociedades que estén en jurisdicción neutral, el Gobierno neutral debe prescribir, para tales aeronaves un itinerario que evite las inmediaciones de las operaciones militares del otro beligerante, y debe exigir todas las garantías necesarias para que la aeronave siga el itinerario prescrito.

Art. 47. Un Estado neutral está obligado a tomar todas las medidas de su alcance para impedir, en su jurisdicción las observaciones aérea, movimientos, operaciones o trabajo de defensa de un beligerante, con la intención de informar al otro beligerante.

Esta disposición se aplica también a una aeronave militar beligerante a bordo de un buque de guerra.

Art. 48. La acción emprendida por una Potencia neutral empleando la fuerza u otros medios a su disposición, en el ejercicio de sus derechos y de sus deberes en virtud de estas reglas, no pueden considerarse como acto de hostilidad.

CAPÍTULO VII

Visita, captura y confiscación

Art. 49. Las aeronaves privadas están sometidas a visita y captura de las aeronaves militares beligerantes.

Art. 50. Las aeronaves militares beligerantes tienen derecho a ordenar a las aeronaves públicas no militares y privadas que aterricen, que amaren o que se dirijan a un lugar conveniente, razonablemente accesible, para visita.

La negativa, previa intimación, de obedecer a tales órdenes de aterrizar o de amaran en ese lugar, para examen, expone a la aeronave a que se dispare contra ella.

Art. 51. Las aeronaves neutrales públicas no militares, que no sean las que han de ser tratadas como aeronaves privadas, están sometidas a la verificación de sus documentos.

Art. 52. Una aeronave privada enemiga esta sometida a captura en todas las circunstancias.

Art. 53. Una aeronave privada neutral está sometida a captura:

- (a) Si resiste al ejercicio legítimo de los derechos de los beligerantes;
- (b) Si viola una prohibición de la cual tiene conocimiento por una publicación de un comandante beligerante, en virtud del artículo 30;
- (c) Si es culpable de asistencia hostil;
- (d) Si está armada, en tiempo de guerra, fuera de la jurisdicción de su país;
- (e) Si no lleva señales exteriores o si emplea señales falsas;
- (f) Si está indocumentada o si lleva documentos insuficientes o irregulares;
- (g) Si está manifiestamente fuera de la ruta entre el punto de partida y el punto de destino indicado en sus documentos y si, después de la investigación que el beligerante pueda considerar necesaria, no se encuentra causa que justifique la desviación. La aeronave, así como los miembros de la tripulación y los pasajeros, si hay, podrán ser retenidos por beligerantes, durante dicha investigación;
- (h) Si transporta, o es ella misma, contrabando de guerra;
- (i) Si trata de forzar un bloqueo debidamente establecido o efectivamente mantenido;
- (k) Si ha sido transportada del país beligerante al país neutral en fecha y circunstancia que indiquen intención de escapar a los riesgos a que está expuesta una aeronave enemiga como tal.

A condición, en cada caso (excepto el previsto en el apartado k), de que el motivo de la captura sea una acto ejecutado durante el vuelo en el cual la aeronave neutral haya caído en poder del beligerante, es decir, después de haber dejado su punto de partida y antes de haber llegado a su punto de destino.

Art. 54. Los documentos de una aeronave privada se considerarán como insuficientes o irregulares si no consta en los mismos la nacionalidad de la aeronave y si no se indican los nombres y la nacionalidad de cada uno de los miembros de la tripulación y de los pasajeros, los puntos de partida y de destino del vuelo, así como los detalles sobre el cargamento y las condiciones en las cuales es transportado. Deben incluirse también los libros de a bordo.

Art. 55. La captura de una aeronave o de mercancías a bordo de una aeronave estará sometida a un tribunal de presas, a fin de que toda reclamación neutral sea debidamente examinada y juzgada.

Art. 56. Una aeronave privada capturada por no llevar señales exteriores o por emplear señales falsas, o porque esta armada en tiempo de guerra fuera de la jurisdicción de su país, está sometida a la confiscación.

Una aeronave privada neutral capturada por haber violado la orden dada por un comandante beligerante, en virtud del artículo 30, puede ser confiscada a no ser que justifique su presencia en la zona prohibida.

En todo los demás casos, el tribunal de presas, al estatuir sobre cada caso de captura de una aeronave o de su cargamento, o de la correspondencia postal a bordo de una aeronave, aplicará las mismas reglas que aplicaría a un barco mercante, o a su cargamento, o a la correspondencia postal a bordo de un barco mercante.

Art. 57. Una aeronave privada que, después de la visita, se comprueba que es una aeronave enemiga puede ser destruida si el comandante beligerante lo juzga necesario, a condición de que todas las personas a bordo hayan sido puestas en lugar seguro y hayan sido preservados los documentos de la aeronave.

Art. 58. Una aeronave privada que, después de la visita, se comprueba que es aeronave neutral sometida a confiscación por ser culpable de la asistencia hostil o por no llevar señales exteriores o por emplear señales falsas, puede ser destruida si el envío para ser juzgada resulta imposible o puede comprometer la seguridad de la aeronave beligerante o el éxito de las operaciones en que está empeñada. Fuera de los casos mencionados anteriormente, una aeronave privada neutral no deberá ser destruida, excepto en el caso de necesidad militar de extrema urgencia, que no permita al comandante liberarla o enviarla ante el tribunal de presas para juicio.

Art. 59. Antes de destruir una aeronave privada neutral, habrán de ser puestas en lugar seguro todas las personas a bordo y deberán preservarse todos los documentos de la aeronave.

El captor que haya destruido una aeronave privada neutral debe presentar la validez de la captura ante el tribunal de presas, y debe probar, en primer lugar, que tenía derecho a destruir la aeronave en virtud del artículo 58. Si omite hacerlo las partes tengan interés en la aeronave o en su cargamento tienen derecho a indemnización. Si la captura de una aeronave es declarada nula, aunque se justifique su destrucción, hay que pagar indemnización a las partes interesadas en lugar de la restitución a la cual tenían derecho.

Art. 60. Si una aeronave privada neutral es capturada por haber llevado contrabando, el captor puede exigir entrega de todo el contrabando encontrado a bordo, o puede destruir dicho contrabando, cuando el envío de la aeronave para someterla a juicio resulta imposible o comprometería la seguridad de la aeronave beligerante o el éxito de las operaciones en que está empeñada. Después de anotar en el libro de a bordo de la aeronave la entrega o la destrucción de las mercancías, y tras haberse hecho entregar los originales o copias de los documentos pertinentes de la aeronave, el captor debe permitir a la aeronave neutral continuar su vuelo.

En el caso de que todo el contrabando a bordo de una aeronave privada neutral haya sido entregado o destruido, se aplicarán las disposiciones del párrafo segundo del artículo 59.

CAPÍTULO VIII

Definiciones

Art. 61. El término "militar" utilizado en las presentes reglas debe entenderse que se refiere a todos los elementos de las fuerzas armadas, es decir, las fuerzas terrestres, las fuerzas navales y las fuerzas aéreas.

Art. 62. Salvo en la medida en que las disposiciones del capítulo VII de estas reglas o que los convenios internacionales indiquen que se aplica el derecho marítimo y sus procedimientos, el personal aeronáutico que tome parte en las hostilidades está sometido a las leyes de la guerra y de la neutralidad aplicable a las tropas de tierra, en virtud de la costumbre y de la práctica del derecho internacional así como de los diferentes convenios y declaraciones en que los Estados interesados son Partes.