

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO POSTAL 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/CE/85-NE/05
28/11/13

LXXXV REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Bogotá, Colombia, 2 y 3 de diciembre de 2013)

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Informe sobre el resultado de la 38 Asamblea de la OACI

(Nota de estudio presentada por Argentina)

Antecedentes

1. El Consejo de la OACI estableció en 1977 un Grupo de Estudio de la Secretaría sobre la cuestión de los pasajeros insubordinados. A partir de su trabajo, la Asamblea adoptó en 2001 la Resolución A 33-4: “*Adopción de legislación Interna sobre ciertas infracciones cometidas a bordo de aeronaves civiles*”, en la cual se establece un modelo de legislación al respecto. En cumplimiento de la misma, se elaboró un conjunto de directivas, que luego fueron reunidas en un texto de orientación (Circular 288 de la OACI).
2. Sin embargo, debido al creciente número de incidentes ocasionados por conductas perturbadoras por parte de usuarios del transporte aéreo, en 2010 -y por decisión del Consejo-, se reactivó la labor del Grupo de Estudio sobre pasajeros insubordinados. El grupo identificó varias cuestiones de orden jurídico que la comunidad internacional debe abordar, y recomendó que se estableciera un Subcomité del Comité Jurídico, al cual encomendó la tarea de preparar un proyecto de texto a fin de modernizar el “*Convenio sobre las Infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves*” firmado en la ciudad de Tokio en el año 1963 (a partir de aquí: “*Convenio de Tokio*”). A tal fin, el relator preparó un informe, y el mismo fue estudiado durante dos reuniones del Subcomité, durante los meses de mayo y diciembre de 2012.
3. Finalmente, y a recomendación del subcomité, el Consejo aprobó la convocatoria al 35 Período de Sesiones del Comité Jurídico de la OACI, lo cual tuvo lugar entre los días 6 al 15 de Mayo de 2013 en la ciudad de Montreal (Canadá).
4. Estuvieron presentes 56 Estados y 5 organizaciones internacionales, a través de 152 representantes y observadores. El Comité celebró 16 sesiones, todas ellas de carácter público.
5. Dentro de su agenda de trabajo, la cuestión Nro. 2 del orden del Día estuvo referida a la propuesta de modernización del Convenio de Tokio. A resultas de este trabajo, se convino un texto

de Proyecto de Protocolo (ver documento **adjunto**, identificado como “Apéndice G”), y se concluyó que el mismo estaba listo para ser remitido al Consejo y presentarlo como definitivo a los Estados. Siguiendo este parecer, en su sesión del día 17 de Junio de 2013 el Consejo aprobó la convocatoria a una Conferencia Diplomática (C-WP 14035), lo cual a su vez fue refrendado por la 38 Asamblea de la OACI.

6. Como puede apreciarse de la lectura del Apéndice adjunto, existen todavía numerosas cuestiones controvertidas en esta materia, que deberán ser discutidas al máximo nivel por los representantes de los Estados en la reunión de dicha Conferencia, que habrá de tener lugar entre los días 26 de Marzo al 4 de Abril del año próximo. Es por ello que indudablemente se tratará de un evento internacional de máxima relevancia, destinado a dotarnos de un instrumento jurídico moderno y eficaz para hacer frente a un problema creciente que pone en grave riesgo la seguridad de la aviación.

7. Entre los asuntos que la Conferencia deberá estudiar (y decidir) figuran aquellos que resultan de capital importancia para establecer las bases fundantes del nuevo documento internacional destinado a modernizar el Convenio de Tokio (tales como las referidas a definiciones, jurisdicción, oficiales de seguridad a bordo, extradición, inmunidades, y resarcimiento y derecho de acción, entre otras), y por lo tanto, parece conveniente intentar delinear una estrategia de trabajo regional, de cara a tal acontecimiento.

8. En tal sentido, es útil señalar que en el desarrollo del 35 período de sesiones del Comité Jurídico el alto grado de coordinación y articulación de posiciones existentes entre los diversos Estados de nuestra región tuvo un efecto muy positivo como señal de trabajo en conjunto, lo cual no pasó desapercibido para los demás participantes, e incluso fue uno de los factores que contribuyeron para que se le confiara a un representante de nuestra región una de las vicepresidencias del Comité Jurídico para el próximo período de sesiones.

9. La diversidad y complejidad de las cuestiones a debatirse en la Conferencia demandan un previo y pormenorizado estudio de las mismas, no sólo para su adecuada comprensión jurídica, sino también para que los diversos Estados estén en condiciones – a través del asesoramiento brindado por sus equipos de profesionales- para tomar las decisiones políticas que se requieren.

10. Por lo tanto, parece aconsejable la creación de un grupo *ad hoc* que coordine una posición regional, trabaje en la elaboración doctrinaria y explicitación de las diversas cuestiones controvertidas, efectúe consultas sobre las posiciones sustentadas por los diversos Estados de la región, y sea capaz de detectar si existen intereses comunes que nos permitan consolidar una estrategia de actuación conjunta en una o más de tales cuestiones. En virtud de la proximidad de la realización de la Conferencia Diplomática, se sugiere que a los efectos de garantizar su dinamismo, así como para evitar erogaciones superfluas a los Estados, el trabajo del grupo se desarrolle por vía de medios de comunicación electrónicos.

Medida propuesta.

11. Se invita al Comité Ejecutivo a discutir la creación y conformación de un grupo *ad hoc* conforme las características y modalidades descriptas en este documento.

APÉNDICE G

**PROYECTO DE TEXTO DEL PROTOCOLO DEL CONVENIO DE TOKIO DE 1963
PROPUESTO POR EL COMITÉ JURÍDICO**

Artículo I

El presente Protocolo constituye un complemento del Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963 (en adelante, “el Convenio”) y, para las Partes en el presente Protocolo, el Convenio y el presente Protocolo se leerán e interpretarán juntos como instrumento único.

Artículo II

Sustitúyase el párrafo 3 del Artículo 1 del Convenio por lo siguiente:

“3. Para los fines del presente Convenio:

a) se considerará que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierren todas las puertas externas después del embarque hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque; en caso de aterrizaje forzoso, se considerará que el vuelo continúa hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes a bordo[.] / [;]

[b) “oficial de seguridad de a bordo” significa una [persona empleada del gobierno] / [persona] especialmente seleccionada, capacitada y autorizada por el gobierno del Estado del explotador o el gobierno del Estado de matrícula a ir en una aeronave, de conformidad con un acuerdo o arreglo bilateral o multilateral [.] / [, para protegerla y proteger a sus ocupantes contra actos de interferencia ilícita] / [, con el propósito de proteger la seguridad de esa aeronave, o de las personas o de los bienes a bordo.]];

[c) “Estado del explotador” significa el Estado en el que está situada la oficina principal del explotador o, si el explotador no tiene una oficina, la residencia permanente del explotador [.] / [; y]

[d) “Estado de matrícula” significa el Estado en el cual está matriculada la aeronave.]”

Artículo III

Sustitúyase el Artículo 3 del Convenio por lo siguiente:

“1. El Estado de matrícula de la aeronave será competente para ejercer su jurisdicción sobre las infracciones y actos cometidos a bordo.

1 bis. Un Estado también es competente para ejercer su jurisdicción sobre las infracciones y actos cometidos a bordo:

- a) en calidad de Estado de aterrizaje, si la aeronave a bordo de la cual se comete la infracción o el acto aterriza en su territorio con el probable responsable todavía a bordo; [y]

-
- b) en calidad de Estado del explotador, si la infracción o el acto son cometidos a bordo de una aeronave arrendada sin tripulación al arrendatario que tiene su oficina principal o, de no tener el arrendatario tal oficina, que tiene su residencia permanente en dicho Estado [./]/[; y]
- c) [si la infracción o el acto es cometido por o contra un nacional de dicho Estado.]

2. Cada Estado contratante deberá tomar las medidas que sean necesarias a fin de establecer su jurisdicción como Estado de matrícula sobre las infracciones [y actos] cometidas [os] a bordo de las aeronaves matriculadas en tal Estado.

“2 bis. Cada Estado contratante también deberá tomar las medidas que sean necesarias para establecer su jurisdicción sobre las infracciones [o actos] cometidas [os] a bordo de una aeronave en los casos siguientes:

- a) en calidad de Estado de aterrizaje, si la aeronave a bordo de la cual se comete una infracción [o un acto] aterriza en su territorio con el probable responsable todavía a bordo; y
- b) en calidad de Estado del explotador, si la infracción [o el acto] es [son] cometida [os] a bordo de una aeronave arrendada sin tripulación al arrendatario que tiene su oficina principal o, de no tener el arrendatario tal oficina, que tiene su residencia permanente en dicho Estado.

[2 ter. Cada Estado contratante también podrá tomar todas las medidas que sean necesarias para establecer su jurisdicción sobre infracciones [o actos] cometidas[os] a bordo de una aeronave si una infracción [o un acto] es [son] cometida [dos] por o contra un nacional de dicho Estado.]

3. El presente Convenio no excluye ninguna jurisdicción penal ejercida de acuerdo con las leyes nacionales.”

Artículo IV

Añádase como Artículo 3 *bis* del Convenio lo siguiente:

“Si un Estado contratante, ejerciendo su jurisdicción en virtud del Artículo 3, ha sido notificado, o ha sabido de otro modo, que uno o más Estados contratantes están llevando a cabo una investigación, enjuiciamiento o procedimiento judicial con respecto a las mismas infracciones o actos, [podrá] / [deberá] consultar, según corresponda, con los otros Estados contratantes a fin de coordinar sus acciones.”

Artículo V

Suprímase el párrafo 2 del Artículo 5 del Convenio.

[Artículo VI

Sustitúyase el párrafo 2 del Artículo 6 del Convenio por lo siguiente:

Opción 1

[“1. Cuando el comandante de la aeronave o el oficial de seguridad de a bordo tenga razones fundadas para creer que una persona ha cometido, o está a punto de cometer, a bordo una infracción o un acto previstos en el Artículo 1, párrafo 1, podrá imponer a tal persona las medidas razonables, incluso coercitivas, que sean necesarias:

- a) para proteger la seguridad de la aeronave y de las personas y bienes en la misma; o
- b) para mantener el buen orden y la disciplina a bordo; o
- c) para permitirle al comandante de la aeronave entregar tal persona a las autoridades competentes o desembarcarla de acuerdo con las disposiciones de este Capítulo.

2. El comandante de la aeronave puede exigir o autorizar la ayuda de los demás miembros de la tripulación y solicitar o autorizar, pero no exigir, la ayuda de los pasajeros, con el fin de tomar medidas coercitivas contra cualquier persona sobre la que tenga tal derecho. Cualquier miembro de la tripulación o pasajero podrá tomar igualmente medidas preventivas razonables sin tal autorización, cuando tenga razones fundadas para creer que tales medidas son urgentes a fin de proteger la seguridad de la aeronave, de las personas o de los bienes en la misma.”]

Opción 2

[“1. Cuando el comandante de la aeronave tenga razones fundadas para creer que una persona ha cometido, o está a punto de cometer, a bordo una infracción o un acto previstos en el Artículo 1, párrafo 1, podrá imponer a tal persona las medidas razonables, incluso coercitivas, que sean necesarias:

- a) para proteger la seguridad de la aeronave y de las personas y bienes en la misma; o
- b) para mantener el buen orden y la disciplina a bordo; o
- c) para permitirle entregar tal persona a las autoridades competentes o desembarcarla de acuerdo con las disposiciones de este Capítulo.

2. El comandante de la aeronave puede exigir o autorizar la ayuda de los demás miembros de la tripulación y solicitar o autorizar, pero no exigir, la ayuda de los pasajeros, con el fin de tomar medidas coercitivas contra cualquier persona sobre la que tenga tal derecho. Cualquier miembro de la tripulación, oficial de seguridad de a bordo o pasajero podrá tomar igualmente medidas preventivas razonables sin tal autorización, cuando tenga razones fundadas para creer que tales medidas son urgentes a fin de proteger la seguridad de la aeronave, de las personas o de los bienes en la misma.”]

[Artículo VII

Sustitúyase el Artículo 10 del Convenio por lo siguiente:

“Por las medidas tomadas con sujeción a lo dispuesto en este Convenio, el comandante de la aeronave, los demás miembros de la tripulación, los pasajeros, cualquier oficial de seguridad de a bordo, el propietario, el operador de la aeronave y la persona en cuyo nombre se realice el vuelo no serán responsables en procedimiento alguno por razón de cualquier trato sufrido por la persona objeto de dichas medidas.”]

[Artículo VIII

Añádase como Artículo 15 *bis* del Convenio lo siguiente:

“1. Se alienta a cada Estado contratante a tomar las medidas que sean necesarias para iniciar procedimientos penales o administrativos contra toda persona que a bordo de una aeronave cometa una infracción u acto referido en el Artículo 1, párrafo 1, en particular:

- a) agresión física o amenaza de cometer tal agresión contra un miembro de la tripulación;
- b) negativa a obedecer instrucciones legítimas impartidas por el comandante de la aeronave, o en nombre del comandante de la aeronave, con la finalidad de garantizar la seguridad de la aeronave o la de las personas o bienes a bordo de la misma.

[2. Ninguna de las disposiciones del presente Convenio afectará al derecho de cada Estado contratante de introducir [o mantener] en su legislación nacional medidas apropiadas para sancionar actos insubordinados o perturbadores cometidos a bordo.]”]

Artículo IX

Sustitúyase el párrafo 1 del Artículo 16 del Convenio por lo siguiente:

“1. Las infracciones cometidas a bordo de aeronaves serán consideradas, a los fines de extradición entre los Estados Contratantes, como si se hubiesen cometido no sólo en el lugar en que hayan ocurrido sino también en los territorios de los Estados Contratantes que deben establecer su jurisdicción de conformidad con los párrafos 2 y 2 *bis* del Artículo 3[, y que han establecido su jurisdicción de conformidad con el párrafo 2 *ter* del Artículo 3].”

[Artículo X

Añádase como Artículo 18 *bis* del Convenio lo siguiente:

“Cuando el comandante de la aeronave desembarca o entrega una persona en virtud de lo dispuesto en el Artículo 8 ó 9 respectivamente, no se impedirá al explotador de la aeronave que obtenga de tal persona indemnización por los daños y perjuicios sufridos por el explotador de la aeronave como resultado de tal desembarque o entrega.”]