



COMITÉ JURÍDICO — 37º PERÍODO DE SESIONES

(Montreal, 4 – 7 de septiembre de 2018)

Cuestión 2: Consideración del Programa general de trabajo del Comité Jurídico

ACTOS E INFRACCIONES QUE ATAÑEN A LA COMUNIDAD DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL Y NO ESTÁN PREVISTOS EN LOS INSTRUMENTOS DE DERECHO AERONÁUTICO ACTUALES

(Nota presentada por la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial – ALADA)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El desarrollo de estudios llevados a cabo por el Equipo Especial sobre aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados (UPAXTF), en la última de las reuniones celebradas, la que tuvo lugar en Ginebra (Suiza) entre los días 19-21 de Febrero próximo pasado, da cuenta de la importancia y dedicación que demandó la actualización de la Circular 288 sobre Guía Orientativa de los Aspectos Legales de los Pasajeros insubordinados/disruptivos.

1.2 Los resultados de los mismos quedan reflejados en un texto con enmiendas sugeridas, más recomendaciones, que serán consideradas a continuación.

2. FORMATO DEL NUEVO TEXTO

2.1 Reiterando la posición expresada en el Grupo Especial, en marzo 2017, ALADA, considera conveniente el formato de un Manual como mejor alternativa, lo que permitirá contar con un instrumento dinámico, susceptible de ser revisado a medida que las circunstancias lo impongan, en un todo en consonancia con las reglas de la organización internacional.

2.2 La naturaleza del asunto regulado, impone un mayor rango jerárquico en su tratamiento, superior a la de una Circular, por lo que estamos en una total conformidad con lo propuesto en el párrafo 3 del WP/2-3, presentado por el Presidente del Grupo Especial.

3. TERMINOLOGÍA

3.1 Si bien es cierto que, por la fuerza del empleo casi universal del término “pasajeros insubordinados/disruptivos), a estas alturas de su tratamiento podría aceptarse, no es menos cierto que en materia jurídica, la precisión terminológica debe prevalecer para reflejar las situaciones fácticas que regula. De ahí que, en rigor correspondería referirse a “pasajeros indisciplinados” “indisciplined /disorderly passengers” toda vez que la conducta de los mismos es diferente de aquellos que se deben a un patrón de conducta con jerarquía permanente, como en el caso de las fuerzas de defensa o seguridad

de los Estados, en cuyo caso sí sería dable categorizarlo como “insubordinación”, el incumplimiento de las órdenes, instructivos, normas fijadas dentro de una estructura piramidal.

3.2 Por otra parte, el empleo del término indisciplinado, sería abarcativo de la conducta “disruptiva” que no es otra situación que la que materializa quien interfiere, molesta, apartándose de una conducta disciplinada, correcta.

3.3 En el relato encomendado por el Subcomité Jurídico, el ponente Alejandro Piera, se refirió además, a la sustitución del vocablo “pasajero” por el de “persona” para incluir las hipótesis de inconductas cometidas por miembros de la tripulación, que no fue recogida posteriormente, tal vez por considerar el caso de miembros de la tripulación, encuadrado dentro del orden de disciplina que corresponde al personal aeronáutico.

3.4 Si bien es cierto que los instrumentos multilaterales, como el caso del Protocolo de Montreal del 2014 al cual debe alinearse la nueva reglamentación sobre este importante tema, se refieren a la situación de la ofensa cometida a bordo de la aeronave, y para el caso considera ALADA que, el esfuerzo realizado por el Grupo Especial es el correcto, sin embargo, teniendo en cuenta que este tipo de ofensas se dan o comienzan antes del embarque del pasajero a bordo, en la superficie, en las mismas instalaciones aeroportuarias, cabiéndoles a los responsables de dichas áreas, gran parte de la responsabilidad preventiva, en aras a contemplar esta etapa, debiera reforzarse las recomendaciones indicadas en el 2.4.2 del UPAXTF 4 WP 1 Attachment (2.4 The Applicability of the List).

3.5 Por ello, tanto en el capítulo mencionado precedentemente como en el correspondiente a 2.5 Penalties, la orientación debiera ser más precisa e indicar claramente el grado de responsabilidad en la prevención de las faltas en tierra, por parte de las autoridades competentes (aeroportuarias, jefes de base, agentes de seguridad, entre otros).

4. ALINEAMIENTO CON ANEXOS

4.1 ALADA considera apropiado que la definición de los pasajeros “unruly y “disruptive” se alinee tanto con el Anexo 17 de Seguridad, como en el Manual de Seguridad de Aviación (Documento 8973), sin dejar de considerar también y en el mismo rango de importancia, el Anexo 9 FAL, de estrecha relación con el anteriormente mencionado.

5. JURISDICCIÓN

5.1 El Protocolo de Montreal de 2014, admite además de la jurisdicción del Estado de matrícula de la aeronave y la que cualquier Estado puede ejercer su jurisdicción penal, dos alternativas, la correspondiente a los Estados de aterrizaje y del explotador de la aeronave.

5.2 Estas dos nuevas alternativas en el mencionado Protocolo están contempladas para su aplicación obligatoria respecto de los delitos (“infracciones” en la terminología del Convenio de Tokio y Protocolo) pero no de las ofensas o faltas de menor entidad (“actos” en los citados instrumentos multilaterales).

5.3 De ahí que, además de requerirse una mayor precisión en los alcances del párrafo 2 ter del Artículo 3 del Protocolo en cuestión, a los efectos de ulterior aplicación en un proceso judicial, tal como lo sugiere el Presidente del Grupo Especial en el párrafo 3.4.2, (WP 2/3) debiera dejarse bien en claro, la inclusión de las ofensas o faltas en los dos supuestos de jurisdicción antedichas, a los efectos de despejar cualquier duda interpretativa.

6. **SANCIONES ADMINISTRATIVAS**

La incorporación de sanciones administrativas, cuando las ofensas o faltas son menores, representa una vía expedita y de menor costo que un proceso judicial, por lo que debiera respaldarse dicha propuesta, en tanto y en cuanto se especifique la vigencia entre otros, de los principios básicos de a) debido proceso y b) derecho de defensa.

7. **NUEVA RESOLUCIÓN**

7.1 Reconociendo la real importancia que los Estados cuenten con un modelo de normativa local que responda a las mejores prácticas aplicables en esta área, y lo más importante, lograr un nivel de uniformidad en el tratamiento del tema, ALADA concuerda con la propuesta indicada en el párrafo 3.38 del WP/ 2/3 del Presidente del Grupo Especial en lo concerniente a la revisión de la Resolución A39-11.

7.2 Es bien conocido el largo proceso que requiere la ratificación de los tratados multilaterales, de ahí que, hasta que entre en vigencia el Protocolo de 2014, será muy necesario que los Estados, por la vía de aplicación de un modelo de legislación para regular este tema, cubran el vacío de tiempo a través de la aplicación de normas uniformes.

8. **MEDIDAS PROPUESTAS AL COMITÉ**

8.1 Se invita al Comité Jurídico a:

- a) Tomar nota de las consideraciones expuestas en los párrafos precedentes; y
- b) Apoyar las recomendaciones formuladas por el Presidente del Grupo Especial en el WP/ 2/3.

— FIN —