



CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE DERECHO AERONÁUTICO

(Montreal, 26 de marzo al 4 de abril de 2014)

OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PROTOCOLO MODIFICATORIO DEL CONVENIO SOBRE LAS INFRACCIONES Y CIERTOS OTROS ACTOS COMETIDOS A BORDO DE LAS AERONAVES, TOKIO 1963

(Nota presentada por la República Bolivariana de Venezuela)

RESUMEN

La presente nota de estudio tiene por objeto, hacer referencia a la observaciones que tiene el Estado venezolano respecto al proyecto de Protocolo Modificadorio del Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, propuesto por el Comité Jurídico de la OACI.

Decisión de la Conferencia: Se invita a la Conferencia a:

- a) Evaluar la información contenida en el apéndice del presente documento;
- b) considerar la observaciones presentadas para la correspondiente inclusión en el texto final del protocolo modificadorio del Convenio de Tokio 1963

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Seguridad de la Aviación Civil y Facilitación.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Ninguna.
<i>Referencias:</i>	Proyecto de texto del Protocolo del Convenio Tokio 1963, propuesto por el Comité Jurídico (DCTC Doc núm. 3)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El cuerpo normativo del proyecto de Protocolo Modificadorio, presentado por el Comité Jurídico de la OACI, constituye un complemento al Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, en virtud de lo cual se practicó un análisis al contenido del mismo, que arrojó como resultado una serie de observaciones que contribuirán al mejor entendimiento y aplicación de los postulados que consagra, para lo cual encomendamos las consideraciones adjuntas a la presente nota de estudio en el Apéndice que se acompaña.

1.2 Del análisis antes mencionado se desprenden una serie de consideraciones que justifican la importancia del estudio presentado que permitirá la efectiva instrumentación del cuerpo normativo resultante de la Conferencia Internacional:

1.2.1 En este sentido, en estrecha armonía con el contenido de los Anexos al Convenio de Chicago 1944, y la norma internacional que rige la aviación civil, se recomienda la adecuación de algunas definiciones y la conceptualización correcta de otras, con el firme propósito de dar cumplimiento al Principio de uniformidad de la normativa aeronáutica.

1.2.2 Asimismo, en lo relacionado con los aspectos referidos a la jurisdicción, se pretende que la misma tenga el más amplio espectro a los fines de garantizar la debida aplicación del Derecho y se respeten las garantías procesales correspondientes a los afectados por los supuestos hechos que se regulan en el cuerpo de la norma en estudio.

1.2.3 En cuanto a las potestades y responsabilidades del comandante de aeronaves, consideramos que la misma se pudiera estar fracturando al delegarlas sobre el oficial de seguridad que no es parte de la tripulación, conforme a la legislación técnica; en tal sentido es conveniente mantener delimitadas ambas responsabilidades tal como lo prevé establecer la opción 2 del Artículo VI, del proyecto de protocolo.

1.2.4 Igualmente y virtud de lo dispuesto en el Artículo X, en lo que refiere a la indemnización por los daños y perjuicios sufridos por el explotador de la aeronave como resultado del desembarque o entrega de la persona de quien se tenga razones fundadas para creer que ha cometido o está a punto de cometer a bordo de la aeronave un acto que ponga o pueda poner en peligro la seguridad de la aeronave, la tripulación y pasajeros, se estima necesario la inclusión de los terceros afectados por tales infracciones o actos, considerando que también pudieran resultar involucrados en una situación desventajosa y en detrimento de sus intereses, por la desviación del tránsito al cual estaban destinados originalmente la operación.

1.2.5 En atención a lo antes expuesto se anexa el Apéndice correspondiente que contiene el texto del proyecto de Protocolo Modificatorio del Convenio de Tokio 1963, con las observaciones hechas por el Estado venezolano y con las inclusiones y variaciones que proponemos para su aprobación en el seno de la Conferencia Diplomática que se celebrará a tales efectos.

1.3 El referido instrumento que se adjunta en el Apéndice se exhibe con un sombreado sobre el texto, el cual representa, el contenido del Proyecto de texto del Protocolo, admitido por el Estado venezolano. Asimismo, las propuesta presentadas por la Republica Bolivariana de Venezuela, a ser incorporadas en el texto final del Proyecto de texto del Protocolo son expuestas en texto sombreado con formato de letra cursiva en negrilla.

2. **DECISIÓN DE LA CONFERENCIA:**

2.1 Se invita a la Conferencia a evaluar la información contenida en el apéndice del presente documento y a considerar las observaciones presentadas para la correspondiente inclusión en el texto final del protocolo modificadorio del Convenio de Tokio 1963.

— — — — —

APÉNDICE

OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PROTOCOLO MODIFICATORIO DEL CONVENIO SOBRE LAS INFRACCIONES Y CIERTOS OTROS ACTOS COMETIDOS A BORDO DE LAS AERONAVES, TOKIO 1963

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, ***aun cuando vuele fuera de su espacio aéreo.***

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

- a) en calidad de Estado de aterrizaje, si la aeronave a bordo de la cual se comete la infracción o el acto aterriza **que se encuentra** 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~~ **en una aeronave arrendada con o sin tripulación cuando el** 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 **y se cumple todos los requisitos de extradición de los presuntos infractores.**]

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) Cuando la aeronave a bordo de la cual se comete una infracción [o un acto] aterriza **y se encuentre 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~~ **en caso de no tenerla**, que **tenga** su residencia permanente en dicho Estado;
- c) **en calidad de Estado de matrícula, si la infracción o el acto ocurre a bordo de aeronaves con matrícula de ese Estado, cuando vuelen fuera de su espacio aéreo; y**
- d) **Cuando la infracción o el acto cometido a bordo de aeronaves, cualesquiera sea su nacionalidad, ocurran en el espacio aéreo extranjero y produzcan efectos en el territorio de ese Estado o se pretenda que lo tengan en éste.**

[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, **cumplido los requisitos de extradición de los presuntos infractores.**]

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 **y a los terceros afectados** 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.”]