



**SUBCOMITÉ ESPECIAL DEL COMITÉ JURÍDICO  
PARA LA MODERNIZACIÓN DEL CONVENIO DE TOKIO  
INCLUYENDO EL PROBLEMA DE LOS PASAJEROS INSUBORDINADOS**

**SEGUNDA REUNIÓN**

Montreal, 3 – 7 de diciembre de 2012

**Principales cláusulas dispositivas del proyecto de Protocolo que modifica el Convenio de Tokio**

**(Nota presentada por el presidente del Subcomité jurídico)**

**Artículo I**

Este Protocolo complementa el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963 (que de aquí en adelante se denomina “el Convenio”) y, para las Partes de este Protocolo, el Convenio y el Protocolo se considerarán e interpretarán como un solo instrumento.

**(Nota:** Este proyecto de artículo sigue el formato del Artículo I del *Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971*. Habida cuenta del sentimiento manifestado por varias delegaciones en la primera reunión del Subcomité de que el Convenio de Tokio en general no necesitaba una revisión completa, sino la resolución de algunas lagunas jurisdiccionales identificadas, este proyecto no cambia los términos utilizados en el Convenio de Tokio, tales como Estado de “matrícula”; ni aborda el tema de la extradición, el cual ya se trata en el actual Artículo 16).

**Artículo II**

1. El **párrafo 2 del Artículo 3** del Convenio se sustituirá por el siguiente:

“2. Cada Estado Contratante:

- a) Tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre las infracciones cometidas a bordo de las aeronaves en los siguientes casos:

- (i) [como Estado del suceso,] si una infracción a sus leyes penales se comete a bordo de la aeronave en el territorio de dicho Estado;
  - (ii) [como Estado de matrícula,] si una infracción a sus leyes penales se comete a bordo de la aeronave matriculada en dicho Estado;
  - (iii) [como Estado de aterrizaje,] si una infracción prevista en el párrafo 1 *bis* del Artículo 9 se comete a bordo de la aeronave que aterriza en el territorio de dicho Estado con el presunto infractor todavía a bordo;
  - (iv) [como Estado del explotador,] si una infracción prevista en el párrafo 1 *bis* del Artículo 9 se comete a bordo de la aeronave mientras está arrendada sin tripulación al explotador cuya oficina principal o residencia permanente está en dicho Estado.
- b) puede también establecer jurisdicción sobre las infracciones cometidas a bordo de las aeronaves en los siguientes casos:
- (i) [como Estado de nacionalidad,] si una infracción prevista en el párrafo 1 *bis* del Artículo 9 es cometida a bordo de la aeronave [por o] contra un nacional de dicho Estado;
  - (ii) [como Estado de residencia habitual] si una infracción prevista en el párrafo 1 *bis* del Artículo 9 es cometida a bordo de la aeronave por una persona apátrida cuya residencia habitual está en el territorio de dicho Estado.
2. En el **Artículo 3** del Convenio, se agregará el siguiente párrafo 2 *bis*:

“2 *bis*. Si un Estado contratante ha establecido un acto previsto en el párrafo 1 *bis* del Artículo 8 como infracción en sus leyes nacionales, dicho Estado contratante puede también establecer su jurisdicción sobre tal infracción cuando ésta se comete a bordo de una aeronave en cualquiera de los casos previstos en el párrafo 2)(a)(iii) y (iv) y en el párrafo 2)(b)(i) y (ii) del Artículo 3”.

**(Nota: Los párrafos 2 a) (ii) a (iv), 2 b) y 2 bis** son las adiciones propuestas al **Artículo 3** del Convenio, que se refieren a las jurisdicciones obligatorias y facultativas. Éstas siguen en parte el formato del Artículo 8 del *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Beijing, 2010), con modificaciones. La idea es prever el establecimiento de jurisdicción sobre los actos (cuando constituyen infracciones) o las infracciones graves que han dado lugar al desembarque o entrega, respectivamente, de la persona subordinada. Si el Subcomité jurídico quisiera ampliar la jurisdicción obligatoria, podría ampliarse el párrafo 1 *bis* del artículo 9. Si el Subcomité quisiera el efecto contrario, el párrafo podría abreviarse y parte de su contenido podría trasladarse al párrafo 1 *bis* del Artículo 8. Ninguno de estos cambios propuestos impedirá que un Estado contratante establezca su jurisdicción sobre cualquier otra infracción en virtud del párrafo 3) del Artículo 3 actual.

### Artículo III

En el **Artículo 8** del Convenio se agregará el siguiente párrafo 1 *bis*:

“1 *bis*. Para fines del párrafo 1, pero sin limitar su generalidad, los siguientes actos se considerarán como actos que pueden conducir al desembarque de una persona:

- a) agresión, intimidación o amenaza, física o verbal, contra otra persona;
- b) acto intencional que causa daños a los bienes o la destrucción de los mismos
- c) consumo intoxicante de sustancias psicoactivas que ponga en peligro el orden y la disciplina;
- d) fumar en un lavabo o en otro lugar de forma que probablemente ponga en peligro la seguridad operacional de la aeronave;
- e) alteración indebida de un detector de humo u otro dispositivo de seguridad;
- f) activación de un artículo electrónico portátil cuando dicho acto está prohibido

**(Nota:** La finalidad del nuevo **párrafo 1 *bis*** es enumerar algunas infracciones o actos menos graves que estarán sujetos a la jurisdicción facultativa del Estado de aterrizaje, el Estado del explotador, el Estado de nacionalidad y el Estado de residencia habitual. En este caso, el término “actos”, en virtud del párrafo 1 b) del Artículo 1, incluye tanto “infracciones” como “actos que no constituyen una infracción”. Dado que el Subcomité todavía no ha acordado la lista de infracciones, la lista del párrafo 1 *bis* se basa en la lista de la Circular 288 de la OACI. Si el Subcomité considera que algunos de estos actos deben considerarse como infracciones graves (por ej. los actos especificados en el párrafo 1 *bis* (d), (e) y (f) ya que pueden afectar adversamente la seguridad operacional de la aeronave), el Subcomité puede decidir trasladar estas infracciones al párrafo 1 *bis*) del Artículo 9.

### Artículo IV

En el **Artículo 9** del Convenio se agregará el siguiente párrafo 1 *bis*:

“1 *bis*. Para fines del párrafo 1, pero sin limitar su generalidad, los siguientes actos se considerarán como infracciones graves:

- a) agresión o amenaza de cometer tal agresión contra un miembro de la tripulación, cuando dicho acto interfiere en el desempeño de las funciones del miembro de la tripulación o disminuye la capacidad de éste para desempeñar dichas funciones;
- b) negativa a obedecer instrucciones legítimas impartidas por el comandante de la aeronave, o en su nombre, si tal negativa pone en peligro la seguridad de la aeronave o la de las personas o bienes a bordo de la misma, o pone en peligro el orden y la disciplina a bordo;
- c) violencia física contra otra persona;

- d) agresión sexual;
- e) [*otras infracciones que incluya el Subcomité jurídico*].

(Nota: La finalidad del nuevo **párrafo 1 bis** del **Artículo 9** es enumerar las infracciones sobre las cuales debería establecerse jurisdicción obligatoria del Estado de aterrizaje y del Estado del explotador. La lista se basa en algunas de las infracciones enumeradas en la Circular 288, que se consideran como infracciones más graves. La descripción de las infracciones graves que figura en el párrafo 1 *bis* del Artículo 9 no sigue con exactitud aquella de la Circular 288.

### Artículo V

En el **Artículo 10** del Convenio, el párrafo existente se numerará “1” y se agregará el siguiente párrafo 2:

“2. Para fines de la aplicación del párrafo 1, un oficial de seguridad de a bordo se considerará como un [pasajero] [miembro de la tripulación] [comandante de la aeronave].”

#### **Notas:**

- (a) Este proyecto de texto no propone la esencia de la inmunidad del IFSO sino únicamente identifica el lugar en el tratado, en caso de que el Subcomité considere necesario incluir una disposición sobre la inmunidad de los IFSO.
- (b) Este proyecto de texto tampoco contempla una modificación de la norma de inmunidad del actual Artículo 10, para que la norma sea “razonable”, “no arbitraria ni caprichosa” o “necesaria y proporcional”.

Estos asuntos deben ser resueltos por el Subcomité).