



LC/SC-MOT/2

Organización de Aviación Civil Internacional

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

INFORME

ÍNDICE

Parte I:	Introducción.....	1-1
Parte II:	Deliberaciones del Subcomité	2-1
Apéndice 1:	Lista de participantes.....	A1-1
Apéndice 2:	LC/SC-MOT/2 Asuntos a tratar	A2-1
Apéndice 3:	Lista de documentos	A3-1
Apéndice 4:	Informe del Grupo de trabajo sobre una lista de infracciones	A4-1
Apéndice 5:	Principales cláusulas dispositivas del proyecto de protocolo para enmendar el Convenio de Tokio.....	A5-1

ô ô ô ô ô ô ô ô

PARTE I

INTRODUCCIÓN

1. LUGAR Y DURACIÓN

1.1 La segunda reunión del Subcomité se celebró en Montreal del 3 al 7 de diciembre de 2012.

2. ALOCUCIONES INAUGURALES

2.1 El Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Sr. Raymond Benjamin, declaró abierta la sesión y, en nombre del Presidente del Consejo y en el suyo propio, dio la bienvenida a todos los participantes. El Sr. Benjamin agradeció a la presidenta, Sra. Siew Huay Tan, por la habilidad con que había dirigido la labor del Subcomité, y al Ponente, Sr. Alejandro Piera, su informe, el cual había ayudado al Comité en su labor. El Secretario General señaló que, si bien durante la última reunión del Subcomité se habían identificado varias medidas que podrían ayudar a detener la tendencia hacia el comportamiento insubordinado a bordo de las aeronaves, una segunda reunión se consideraba necesaria a fin de que muchas delegaciones tuvieran más tiempo para recoger información y datos y llevar a cabo consultas en sus respectivos Estados y con partes interesadas en el exterior de los mismos, con el objeto de que esta reunión dispusiera de dicha información y orientación. El Secretario General subrayó la importancia de la tarea que llevaba a cabo el Subcomité, es decir, considerar si es o no necesario enmendar el *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* firmado en Tokio en 1963, con referencia particular a la cuestión de los pasajeros insubordinados a bordo de las aeronaves y, si fuera necesario, recomendar el texto de las enmiendas correspondientes.

3. ASISTENCIA

3.1 Asistieron a la reunión 20 miembros del Subcomité y observadores de tres Estados y tres organizaciones internacionales. La presidenta informó a la reunión que Kuwait había sido incluido como miembro por el presidente interino del Comité Jurídico a fin de asegurar una representación geográfica adecuada en el Subcomité. El Subcomité había invitado a Colombia e Indonesia así como a la Unión Internacional de Aseguradores Aeroespaciales (UIAA), a petición de éstos, para que asistieran a la reunión. La lista de participantes en la reunión del Subcomité figura en el **Apéndice 1** de este informe.

4. MESA

4.1 Presidió la reunión la Sra. S. H. Tan (Singapur). Actuó como secretario el Sr. J. Augustin, Director interino de asuntos jurídicos y relaciones exteriores, y el Dr. J. Huang, abogado jefe, actuó como su suplente. Actuaron como secretarios asistentes el Sr. A. Opolot y la Sra. M. Weinstein, abogados. Otros funcionarios de la Organización también prestaron servicios al Subcomité.

5. DOCUMENTACIÓN

5.1 La lista de asuntos a tratar en la primera sesión figura en el **Apéndice 2**, y en el **Apéndice 3** figura la lista de documentos presentados al Subcomité.

PARTE II

DELIBERACIONES DEL SUBCOMITÉ

6. AMPLITUD DE LA MODERNIZACIÓN DEL CONVENIO DE TOKIO

6.1 El Subcomité examinó la necesidad y la amplitud de la modernización del Convenio de Tokio teniendo en cuenta las notas LC/SC-MOT/2-WP/1, WP/2, WP/3, WP/4 y WP/5 (que se presentaron al comienzo de la reunión) y el Flimsy núm. 1 (que se presentó más tarde y que se examina en detalle en la Sección 7 de este informe). Con respecto a la forma de la enmienda, en general hubo acuerdo en que el Convenio no necesita una reforma completa y que la modernización se limite a abordar el problema de los pasajeros insubordinados en la forma de un protocolo de enmienda. Para tal fin, algunas de las delegaciones miembros del Subcomité expresaron la opinión de que el proyecto de protocolo presentado en el Flimsy núm. 1 era un punto de partida útil.

6.2 Una delegación, con el apoyo de varias otras, propuso que la modernización se extendiera para actualizar las definiciones del Convenio de Tokio citando, por ejemplo, la propuesta de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) en la nota LC/SC-MOT/2-WP/5 con respecto a ampliar el alcance temporal de ñen vueloö para que refleje la situación actual en el transporte aéreo y sea compatible con la definición dada en el *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Convenio de Beijing).

6.3 Una delegación, si bien reconocía la necesidad de un protocolo dirigido a subsanar las deficiencias del Convenio de Tokio, pidió una aclaración de la IATA en cuanto a qué porcentaje de sus estadísticas sobre incidentes de comportamiento insubordinado correspondía específicamente a los vuelos internacionales. La IATA aceptó volver al Subcomité con una aclaración sobre este asunto. Dos delegaciones dudaban de la utilidad de las estadísticas, dado que muchas líneas aéreas no notifican sobre incidentes de comportamiento insubordinado. Una delegación, con el apoyo de otras dos, preguntó si el proyecto de protocolo podría abordar la cuestión del resarcimiento a las líneas aéreas que tuvieran que hacer aterrizajes forzosos a fin de entregar o desembarcar a pasajeros insubordinados.

6.4 Otra delegación declaró que no estaba convencida de la necesidad de enmendar el Convenio, y afirmó que se necesitaba más información sobre qué obstáculos habían encontrado los Estados para establecer jurisdicción sobre la conducta a bordo de vuelos transnacionales, decidir y castigar dentro de sus jurisdicciones los delitos o las infracciones administrativas que constituían un comportamiento insubordinado o perturbador, y otras cuestiones prácticas que enfrentan al desarrollar tal actividad. Otra delegación estuvo de acuerdo en que sería útil que más Estados explicaran con más detalles los obstáculos que tratan de superar enmendando el Convenio.

7. EXAMEN DEL FLIMSY NÚM. 1

7.1 La presidenta resumió el proyecto de protocolo presentado en el Flimsy núm. 1 diciendo que, en general, reflejaba las opiniones que habían surgido de la primera reunión del Subcomité. El proyecto de protocolo mantenía los términos usados en el Convenio de Tokio, tales como el Estado de ñmatrículaö, abordaba las lagunas jurisdiccionales identificadas y preveía el establecimiento de jurisdicción sobre los actos o las infracciones graves que dan lugar al desembarque o entrega, respectivamente, de la persona insubordinada. Como se menciona en dicho Flimsy, el objeto del nuevo

párrafo 1 *bis* propuesto para el Artículo 8 era hacer una lista de infracciones o actos menos graves, que estarían sujetos a la jurisdicción facultativa del Estado de aterrizaje, del Estado del explotador, del Estado de nacionalidad y del Estado de residencia habitual, mientras que el objeto del nuevo párrafo 1 *bis* para el Artículo 9 era hacer una lista de infracciones graves sobre las cuales se debería establecer la jurisdicción obligatoria del Estado de aterrizaje y del Estado del explotador. El proyecto de protocolo no preveía una revisión de la norma de inmunidad establecida en el Artículo 10 del Convenio de Tokio; sin embargo, la presidenta sugirió que en caso de que el Subcomité considerara hacerla, esto tendría que hacerse juntamente con las posibles revisiones del Artículo 6. El proyecto de protocolo no presentaba el fundamento de la inmunidad del oficial de seguridad de a bordo (IFSO), sino que sólo identificaba el lugar en que podría incluirse en el protocolo, si el Subcomité veía la necesidad de incluir tal disposición.

7.2 Bases de jurisdicción ampliadas (Artículo II del Flimsy núm. 1)

7.2.1 Un gran número de delegaciones apoyaba ampliar las bases de jurisdicción en el marco del Convenio de Tokio a fin de hacer que los pasajeros insubordinados fueran responsables de sus actos; sin embargo, había desacuerdo en cuanto a si las bases de jurisdicción propuestas debían estar vinculadas a una lista de infracciones. Una delegación afirmó que la ampliación de las bases de jurisdicción no podría separarse de una lista de infracciones y, dado el vínculo inevitable entre ellas, expresó la preocupación de que esto tendría el efecto de transformar el Convenio de Tokio, que era un instrumento de carácter general según el párrafo 1 de su Artículo 3, en uno de tipificación de delitos. Esta delegación propuso que, en vez de eso, la competencia del Estado de matrícula prevista en el párrafo 1 del Artículo 3 se extendiera al Estado de aterrizaje, lo que podría ser una solución para aquellos Estados que requieren un instrumento internacional como base para tal extensión de jurisdicción.

7.2.2 Si bien la mayoría de las delegaciones apoyaba ampliar las bases de jurisdicción tanto para el Estado de aterrizaje como para el Estado del explotador, no había consenso en cuanto a si esas jurisdicciones debían ser obligatorias o facultativas. Algunas delegaciones de miembros preferían limitar la ampliación jurisdiccional al Estado de aterrizaje únicamente, mientras que otras preferían ampliarla al Estado del explotador, dados los argumentos de la IATA al respecto expuestos en la nota LC/SC-MOT/2-WP/5. Una delegación, que estaba a favor de incluir el Estado del explotador, reservó su postura en cuanto al Estado de aterrizaje, dado que probablemente un comandante de aeronave no conozca conceptos jurídicos y no esté en condiciones de determinar cuándo se trata de una infracción grave según las leyes del Estado de aterrizaje para entregar al infractor. La delegación de un observador propuso que la lista de infracciones del párrafo 1 *bis* del Artículo 9 debería estar redactada con más claridad para ayudar al comandante de la aeronave a este respecto. Otra delegación estaba de acuerdo con el objetivo de la política de ampliar las bases de jurisdicción, pero prefería conservar el Estado de matrícula como la jurisdicción primaria para suplementarla con las jurisdicciones del Estado de aterrizaje y del Estado del explotador. Una delegación propuso extender las bases de jurisdicción al Estado de nacionalidad del infractor.

7.2.3 Una delegación, con el apoyo de otra delegación, estaba a favor de incluir el Estado de aterrizaje y el Estado del explotador como jurisdicciones obligatorias para las infracciones previstas en el párrafo 1 *bis* del Artículo 9 porque esto desvanecería la noción de que la ampliación de jurisdicción se consideraría potencialmente una violación de la soberanía de los otros Estados. Además, esto no impediría a ningún Estado ejercer su jurisdicción sobre las infracciones menos graves previstas en el párrafo 1 *bis* Artículo 8.

7.2.4 Al considerar la jurisdicción del Estado de aterrizaje, una delegación pidió al Subcomité que aclarara si ñentregañ en el marco del Artículo 9 del Convenio de Tokio constituía ñextradiciónñ, dado que esto sería causa de preocupación para los Estados a los que está legalmente prohibido extraditar a sus

nacionales. La presidenta explicó que el Convenio no preveía la extradición obligatoria, que debía ser tratada bilateralmente según el texto del párrafo 2 del Artículo 16, y que el Artículo 13, que se origina en el Artículo 9, trata de qué ocurre con un probable pasajero insubordinado después de su entrega.

7.2.5 Varias delegaciones expresaron la preocupación de que la incorporación de nuevas bases de jurisdicción en el Convenio de Tokio podría resultar en contradicciones con las disposiciones vigentes del Convenio, citando como ejemplo el apartado a) del Artículo 4 que permite que un Estado perturbe el vuelo de una aeronave a fin de ejercer su jurisdicción penal sobre una infracción cometida a bordo cuando ñla infracción produce efectos en el territorio de tal Estado, y el Artículo 16 que establece la forma en que se considerarán las infracciones a efectos de extradición. La presidenta tomó nota de que habría que hacer una evaluación a fondo de las repercusiones de las bases de jurisdicción ampliadas en el Convenio.

7.2.6 Al resumir el debate, la presidenta tomó nota de que una mayoría de los miembros del Subcomité apoyaban ampliar las bases de jurisdicción al Estado de aterrizaje y al Estado del explotador; sin embargo, se consideraba prematuro decidir si estas bases de jurisdicción deberían ser obligatorias o facultativas. La extensión de la jurisdicción al Estado de nacionalidad del infractor recibía cierto apoyo, mientras que el Estado de nacionalidad de la víctima y el Estado de residencia habitual aún quedaban por considerar. En respuesta a una pregunta de una delegación, la presidenta aclaró que los Estados necesitarían declarar sus posturas con respecto a adoptar bases de jurisdicción facultativas, sea en el momento de ratificación del protocolo o posteriormente.

7.3 **Lista de infracciones (Artículos III y IV del Flimsy núm. 1)**

7.3.1 El Subcomité consideró la necesidad de una lista de infracciones y el contenido propuesto de dicha lista, establecido en el Artículo III (actos e infracciones menos graves) y el Artículo IV (infracciones graves) del Flimsy núm. 1.

7.3.2 Las delegaciones que veían la necesidad de una lista de infracciones, particularmente para las infracciones graves, citaron como principales consideraciones a favor de dicha lista la promoción de un enfoque armonizado para que los Estados especifiquen y normalicen los actos cuando se trata de comportamiento insubordinado a bordo de aeronaves; la posibilidad de tener criterios uniformes para que los Estados puedan extender su jurisdicción sobre tales actos y acordar las disposiciones pertinentes sobre extradición; y la claridad de las disposiciones para que los miembros de la tripulación y los oficiales encargados de hacer cumplir la ley puedan tratar los casos de insubordinación. La delegación de un observador declaró que, desde el punto de vista de las líneas aéreas, la falta de una lista es un aspecto clave de las limitaciones para enfrentar el problema de los pasajeros insubordinados, dado que impone la carga de hacer cumplir la ley a los Estados individualmente, que quizá no deseen ejercer la jurisdicción o cuyas autoridades encargadas de hacer cumplir la ley quizá no tengan certeza en cuanto a cómo dichos actos quedan comprendidos en su legislación nacional y, por consiguiente, la lista propuesta en el Flimsy núm.1 era un excelente punto de partida para alcanzar la meta de normalización de la respuesta internacional a este problema.

7.3.3 Las delegaciones que no apoyaban el establecimiento de una lista de infracciones preferían conservar la posibilidad de que los Estados prevean las infracciones en el marco de sus propias leyes y citaron el riesgo de que si se establecía una lista ésta quizá no fuera exhaustiva y podría crear la posibilidad de que se superpusiera al comportamiento que ya se considera delito en el marco de otros convenios vigentes, dado que muchas de las infracciones propuestas para incluirlas en la lista suponían actos de violencia y agresión que podrían poner en peligro la seguridad operacional de la aeronave y que estos actos ya están previstos en otros instrumentos de derecho aeronáutico penal internacional. Una delegación propuso que los objetivos de especificar y armonizar las infracciones podrían lograrse por otros medios distintos a una lista de infracciones, tales como textos de orientación, incluida una revisión

de la Circular 288 de la OACI. Varias delegaciones indicaron que algunas de las infracciones enumeradas en el Artículo IV no constituyen infracciones õgravesõ en sus respectivas jurisdicciones.

7.3.4 Una delegación señaló que si la lista incluía infracciones similares a las que ya contenían otros Convenios contra el terrorismo, también habría que incluir en el protocolo una cláusula de exclusión militar.

7.3.5 La presidenta identificó dos enfoques posibles para un examen más a fondo: el primero consistía en tener una lista de infracciones que podrían dar lugar a extradición, dependiendo del resultado del examen sobre el régimen de extradición; y el segundo consistía en el enfoque de no tener õninguna listaõ que solo consistiría en ampliar las bases de jurisdicción a fin de que el Estado de aterrizaje y, quizá, otros pudieran aplicar sus leyes penales de la misma forma que lo hace el Estado de matrícula en el marco del Convenio de Tokio.

7.3.6 La presidenta propuso, y el Subcomité **aceptó** establecer un grupo de trabajo sobre infracciones, presidido por Canadá e integrado por Brasil, China, Egipto, Estados Unidos, Francia, Japón, Singapur, Sudáfrica y el Ponente como miembros. A este grupo de trabajo se le encomendó la tarea de examinar la cuestión de si los Artículos 8 y 9 del Convenio de Tokio debían enmendarse para incluir listas de infracciones.

7.4 **Extradición**

7.4.1 El Subcomité consideró la cuestión de si en el nuevo instrumento de enmienda del Convenio de Tokio debían incluirse disposiciones para un régimen de extradición aplicable a las infracciones. Muchas delegaciones expresaron la dificultad de adoptar una postura sobre esta cuestión antes de terminar de debatir la cuestión de la lista de infracciones. Sin embargo, el consenso general era que no sería pertinente aplicar un régimen de extradición a infracciones menos graves y que dicho régimen debía reservarse para las infracciones más graves únicamente, dejando así abierta la opción para aplicar sanciones administrativas a las infracciones menos graves.

7.4.2 El Subcomité convino en postergar el debate sobre el asunto de la extradición hasta después que el Grupo de trabajo sobre una lista de infracciones completara su labor.

7.5 **Inmunidad**

7.5.1 La presidenta recordó que en la primera reunión se habían presentado dos propuestas del Subcomité para tratar la cuestión de aclarar el alcance de la inmunidad prevista en el Artículo 10 del Convenio de Tokio, es decir, para incluir la expresión õarbitrario y caprichosoõ o la expresión õnecesaria y proporcionadaõ para calificar las medidas del comandante de la aeronave en las disposiciones sobre inmunidad.

7.5.2 Dos delegaciones de observadores destacaron la necesidad de aclarar el alcance de la inmunidad garantizada al comandante de la aeronave, teniendo en cuenta los cambios en los procedimientos operacionales según los cuales la puerta del puesto de pilotaje se mantiene cerrada y el acceso al puesto de pilotaje está prohibido durante el vuelo. Una decisión judicial sobre esta cuestión indicaba que no era adecuado que el comandante de la aeronave contara únicamente con el informe de la tripulación de cabina. A la luz de esta decisión judicial y los cambios en el entorno operacional, estas delegaciones proponían la adición de una norma más precisa según la cual la medida del comandante de la aeronave se consideraría razonable si no había actuado de modo õarbitrario o caprichosoõ, lo que sería útil para eliminar toda duda.

7.5.3 Al examinar estas propuestas, el Subcomité llegó al consenso de que la norma de razonabilidad en el párrafo 1 del Artículo 6 que se aplicaba al Artículo 10 del Convenio de Tokio se entendía bien en la mayoría de las jurisdicciones y que los Estados no veían ninguna dificultad en aplicarla. Una delegación explicó que lo único que se requería era que el comandante de la aeronave tuviera razones fundadas para actuar y que no estaba especificado qué constituía dichas razones, por ejemplo, si provenían de las observaciones del comandante de la aeronave o de informes de la tripulación de cabina al comandante de la aeronave.

7.5.4 El Subcomité **concluyó** que no era necesario cambiar la redacción del Artículo 6 o la del Artículo 10 del Convenio de Tokio con respecto a la inmunidad del comandante de la aeronave.

7.6 **Oficiales de seguridad de a bordo (Artículo V del Flimsy núm. 1)**

7.6.1 Algunas delegaciones no apoyaban la inclusión de disposiciones sobre los IFSO basándose en que ya se trataba de ellos en el marco del párrafo 2 del Artículo 6 del Convenio de Tokio, como pasajeros, y que sus actividades, incluidas las respectivas facultades e inmunidades, ya están previstas en acuerdos bilaterales entre Estados y que, además, ellos se ocupan principalmente de actos de interferencia ilícita en la aviación civil, particularmente en el contexto de antiterrorismo.

7.6.2 Las delegaciones que apoyaban la inclusión en el Convenio de Tokio de una disposición que mencionara específicamente a los IFSO destacaban el hecho que los IFSO tienen una condición especial, diferente de la de los pasajeros en virtud de su instrucción y las reglas de enfrentamiento que se usan cada vez más en los vuelos internacionales. Una delegación señaló que el comandante de la aeronave debe permanecer seguro en el puesto de pilotaje con las puertas cerradas, particularmente durante una emergencia y, por consiguiente, esto aumenta la importancia de un IFSO en la cabina de la aeronave. Esta delegación propuso que los IFSO no solo deberían estar especialmente mencionados en el nuevo instrumento sino que se les debería otorgar facultades y poderes similares a los del comandante de la aeronave, incluida la aplicación de medidas coercitivas.

7.6.3 El Subcomité tomó nota de que los IFSO no existían cuando se adoptó el Convenio de Tokio, pero hoy en día están cada vez más presentes en los vuelos internacionales. Muchas delegaciones subrayaron que la existencia de los IFSO es un hecho real y, por consiguiente, su condición debería ser adecuadamente reconocida. Algunos miembros, si bien reconocían este hecho, continuaban creyendo que la condición de los IFSO debería tratarse en el marco de acuerdos bilaterales únicamente. La presidenta invitó a las delegaciones de los miembros a que presentaran proyectos de textos para profundizar el análisis, manteniendo abiertas las opciones sobre si los IFSO debían considerarse como pasajeros o como una categoría especial separada, diferente de los pasajeros y de los miembros de la tripulación.

7.7 **Resarcimiento y derecho de acción**

7.7.1 Varias delegaciones de miembros y la delegación de un observador sugirieron que las disposiciones que tratan de las consecuencias económicas de los pasajeros insubordinados deberían incluirse en el proyecto de protocolo del Convenio de Tokio. Se declaró que las líneas aéreas están expuestas a gastos muy elevados cuando el comportamiento insubordinado causa la desviación de un vuelo. Por consiguiente, las delegaciones de algunos miembros estimaban que es necesario establecer un mecanismo de resarcimiento o compensación para que los pasajeros sean económicamente responsables por su insubordinación. Con respecto a esto, una delegación recordó su sugerencia anterior de que el contrato de transporte debería terminar cuando se desembarca a un pasajero en un lugar que no es el de destino previsto. En ese caso, el pasajero no debería tener ningún derecho de acción contra la línea aérea.

7.7.2 Otras delegaciones reconocieron que los gastos ocasionados por la desviación de los vuelos era una cuestión seria, pero creían que esta cuestión debería abordarse en las condiciones generales del contrato de transporte, en vez de en el protocolo propuesto. Algunas delegaciones se oponían a que las líneas aéreas incluyeran un mecanismo de compensación porque se opone a la orientación original del Convenio de Tokio. Como instrumento de derecho internacional público, el Convenio no crea derechos para los individuos. Sin embargo, otras delegaciones señalaron que en el pasado la OACI había abordado cuestiones de derecho privado como, por ejemplo, en el Convenio de Montreal de 1999.

7.7.3 También se expresaron preocupaciones respecto a que un mecanismo de compensación como el mencionado conduciría a gastos adicionales en los sistemas nacionales para hacer cumplir la ley, que ya estaban sobrecargados. Además, sería difícil aplicar este nuevo mecanismo debido a la dificultad práctica de obtener pruebas y llevar a cabo un juicio.

7.7.4 Algunas delegaciones mencionaron la posibilidad de crear una lista de pasajeros insubordinados, mientras que otras opinaron que dicha lista violaría la protección de la privacidad.

7.7.5 La presidenta resumió el debate declarando que un gran número de delegaciones, de miembros y de observadores, expresaron el deseo de abordar la cuestión de las repercusiones económicas de la desviación de aeronaves. Existía un claro interés en problemas tales como la recuperación de los gastos y la terminación del contrato de transporte. Subsistía la cuestión de si el nuevo instrumento sería el lugar apropiado para abordar estos problemas. Por consiguiente, la presidenta invitó a las delegaciones de miembros y de observadores a que presentaran textos pertinentes, que podrían incluirse entre corchetes, a efectos de un examen más a fondo.

7.8 **Artículo 4**

7.8.1 El Subcomité examinó seguidamente el texto del Artículo 4 del Convenio de Tokio para ver si sus disposiciones tendrían algún efecto respecto a la ampliación de las bases de jurisdicción. En este contexto, algunas delegaciones señalaron que el Artículo 4 es sólo un ejemplo para demostrar que toda propuesta de enmienda debe considerarse teniendo en perspectiva todo el Convenio de Tokio, para ver si puede tener repercusiones en otras disposiciones del Convenio. Otras delegaciones opinaban que las disposiciones del Artículo 4 no excluyen otras bases de jurisdicción propuestas en los proyectos de enmienda. El Subcomité llegó a la conclusión de que en la redacción de las futuras enmiendas se debía procurar mantener la coherencia entre las disposiciones vigentes y las nuevas.

7.9 **Definiciones de ciertos términos del Convenio de Tokio**

7.9.1 El Subcomité analizó si es necesario elaborar o enmendar definiciones para ðen vueloö, ðIFSOö, ðEstado del explotadorö y otros términos y expresiones. Las delegaciones de algunos miembros sugirieron tener en cuenta las definiciones incluidas en otros Convenios de seguridad de la aviación y en los Anexos al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago). La presidenta invitó a las delegaciones de miembros y de observadores a que presentaran los textos de las definiciones propuestas.

8. **CONSIDERACIÓN DEL FLIMSY NÚM. 2 Y OTROS PROYECTOS DE TEXTOS**

8.1 La presidenta, partiendo del análisis que precede, presentó el Flimsy núm. 2 y las delegaciones de algunos miembros presentaron otros textos para un análisis más a fondo de varias cuestiones clave.

8.2 Jurisdicción

8.2.1 La presidenta, partiendo de la propuesta de una delegación, presentó el siguiente texto sobre jurisdicción:

õ1. Reemplácese el **párrafo 1 del Artículo 3** del Convenio por el siguiente:

1. El Estado de matrícula y el Estado de aterrizaje [y el Estado del explotador] de la aeronave son competentes para ejercer su jurisdicción sobre infracciones y actos cometidos a bordo.

2. Añádase, como **párrafo 2 bis del Artículo 3** del Convenio, lo siguiente:

2 *bis*. Cada Estado contratante también podrá establecer su jurisdicción en los casos en que la aeronave a bordo de la cual se comete una infracción aterriza en su territorio con el probable infractor todavía a bordo.ö

8.2.2 Esta delegación procuraba establecer jurisdicciones adicionales sin una lista de infracciones y abordar varias preocupaciones expresadas por otras delegaciones de miembros del Subcomité: primero, mantener la estructura del párrafo 1 del Artículo 3 del Convenio de Tokio con respecto a la competencia de un Estado para ejercer la jurisdicción y, segundo, adaptar el texto a aquellos Estados que requieren un instrumento jurídico internacional para establecer jurisdicciones adicionales, principalmente, la jurisdicción del Estado de aterrizaje. El párrafo 2 *bis* del Artículo 3 estaba destinado a prever la posibilidad de establecer la jurisdicción facultativa.

8.2.3 Al expresar apoyo por el texto propuesto, una delegación consideraba que el párrafo 1 del Artículo 3 podría extenderse también al Estado de nacionalidad y al Estado de residencia habitual. En respuesta a una pregunta de esta misma delegación, la delegación del miembro que había hecho la propuesta aclaró que no había tenido la intención de distinguir entre el Estado de aterrizaje real o previsto en el marco del párrafo 1 del Artículo 3 y el párrafo 2 *bis* del Artículo 3, la cuestión era asegurar que haya una jurisdicción cualquiera sea el lugar en que aterrice la aeronave. La presidenta del Subcomité sugirió que los párrafos 1 ó 2 *bis*, o ambos, del Artículo 3 se enmendaran para aclarar esa intención. La delegación de otro miembro que apoyaba el texto propuesto, consideraba que esto era compatible con el proyecto del Artículo 15 *bis* (examinado en el párrafo 8.3.2 de este informe), y subrayó la importancia de incluir definitivamente el Estado del explotador en el párrafo 1 del Artículo 3, a la luz de la nota LC/SC-MOT/2-WP/5 y los comentarios de la IATA formulados durante la reunión, y propuso quitar los corchetes. La delegación de un miembro preguntó si era necesario el párrafo 2 *bis*, dado que el párrafo 1 ya preveía la jurisdicción facultativa.

8.2.4 Varias delegaciones deseaban mantener la primacía de la jurisdicción del Estado de matrícula y, por consiguiente, les preocupaba asignar una condición igual a las bases adicionales de jurisdicción en el proyecto de párrafo 1 del Artículo 3. La presidenta aclaró que el párrafo 1 del Artículo 3 trata de la competencia general de los Estados para establecer jurisdicción, mientras que el párrafo 2 del Artículo 3 impone la obligación de establecer su jurisdicción al Estado de matrícula únicamente.

8.2.5 Teniendo en cuenta los comentarios sobre el proyecto de texto, la delegación de otro miembro sugirió un texto de alternativa para el párrafo 1 del Artículo 3 a fin de ampliar aún más las bases de jurisdicción manteniendo al mismo tiempo la integridad de la estructura del Artículo 3, como sigue:

õ1. Reemplácese el **párrafo 1 del Artículo 3** del Convenio por el siguiente:

Son competentes para ejercer jurisdicción sobre las infracciones y actos cometidos a bordo:

- a) el Estado de matrícula;
- b) el Estado de aterrizaje;
- c) el Estado del explotador;
- d) el Estado de nacionalidad; y
- e) el Estado de residencia habitual.ö

8.2.6 Varias delegaciones dieron su apoyo al texto propuesto. La delegación del miembro que lo propuso explicó que el párrafo 2 del Artículo 3 permanecería sin cambios para reflejar la primacía del Estado de matrícula, mientras que el párrafo 2 *bis* del Artículo 3 incorporaría las jurisdicciones secundarias facultativas. Una delegación, con el apoyo de otras dos, estimaba que a fin de mantener la integridad del Artículo 3 y la primacía de la jurisdicción del Estado de matrícula, el párrafo 1 del Artículo 3 debería mantenerse tal cual es y las disposiciones relativas al Estado de aterrizaje y al Estado del explotador deberían pasar al párrafo 2 *bis* del Artículo 3.

8.2.7 A raíz de este análisis, se presentó una moción con el siguiente texto:

öEstablecimiento de bases de jurisdicción adicionales sin lista de infracciones

Añádase, como **párrafo 2 bis del Artículo 3** del Convenio lo siguiente:

Los siguientes Estados son competentes y [tomarán]/[podrán tomar] [al pasar a ser Estado contratante] todas las medidas necesarias para establecer su jurisdicción en los casos siguientes:

- a) el Estado de aterrizaje, cuando la aeronave a bordo de la cual se comete una infracción aterriza [en seguida] en su territorio con el probable infractor todavía a bordo;
- b) el Estado del explotador, cuando la aeronave a bordo de la cual se comete una infracción es una aeronave arrendada sin tripulación a un explotador que tiene su oficina principal o residencia permanente en dicho Estado;
- c) el Estado de nacionalidad, cuando una infracción es cometida a bordo de una aeronave [por] / [contra] / [por o contra] un nacional de dicho Estado;
- d) el Estado de residencia habitual, cuando una infracción es cometida a bordo de una aeronave por una persona apátrida que tiene su residencia habitual en el territorio de dicho Estado.]ö

8.2.8 El Subcomité **acordó** suprimir la expresión öal pasar a ser Estado contratanteö en el párrafo 2 *bis* del Artículo 3 en el proyecto de texto.

8.2.9 La presidenta, en respuesta a una pregunta de la delegación de un miembro, explicó que la disposición se incluye en el párrafo 2 *bis* en vez de en el 1 *bis* a fin de tener en cuenta los términos

õcompetenciaö y õtomar medidasö que figuran respectivamente en los párrafos 1 y 2 del Artículo 3 del Convenio de Tokio.

8.2.10 Una delegación expresó preferencia por dar una buena redacción al párrafo 1 del Artículo 3, a fin de conservarla tanto como fuera posible y no alterar la estructura del Convenio de Tokio, y usar un lenguaje similar al del Artículo 8 del Convenio de Beijing para evitar la necesidad de definir las diversas bases jurisdiccionales.

8.2.11 La presidenta señaló que la opción de combinar el texto en un solo artículo crearía dificultades dado que algunas de las bases jurisdiccionales pueden ser opcionales en vez de obligatorias y que, por consiguiente, si se decidía que algunas de las bases fueran obligatorias sería necesario dividir el párrafo 2 *bis*.

8.2.12 El Subcomité acordó, a raíz de la propuesta de una delegación, postergar la discusión sobre los puntos de redacción y registrar antes la postura de la delegación de cada miembro sobre si la jurisdicción del Estado de aterrizaje y la del Estado del explotador serían obligatorias. La mayoría de las delegaciones apoyaron la postura de que la jurisdicción del Estado de aterrizaje y la del Estado del explotador deberían ser obligatorias. Algunas delegaciones preferían la jurisdicción opcional para el Estado de aterrizaje y la jurisdicción obligatoria para el Estado del explotador. Sin embargo, algunas delegaciones declararon que no apoyaban la opinión de la mayoría y, en cambio, expresaron preferencia por la postura de que la jurisdicción del Estado de aterrizaje y la del Estado del explotador fueran opcionales. Estas delegaciones, tomando nota de que no había consenso sobre esta cuestión, pidieron que la postura de la minoría se reflejara entre corchetes en el texto de proyecto de protocolo, de modo que la cuestión permanece abierta para un examen más a fondo. Una delegación, si bien apoyaba la jurisdicción facultativa para el Estado de aterrizaje, deseaba estudiar más a fondo la jurisdicción del Estado del explotador.

8.2.13 Una delegación señaló que no podría apoyar el pedido de que en el proyecto de protocolo se incluyera entre corchetes la opinión de la minoría porque la práctica del Subcomité había sido seguir la opinión de la mayoría. Otra delegación estimaba que a fin de adelantar la labor del Subcomité podría apoyar la propuesta de que los textos apoyados por la mayoría y los apoyados por la minoría se pusieran entre corchetes y se dejara que el Comité Jurídico eligiera una opción, destacando en el informe del Subcomité la postura que apoyaba la mayoría.

8.2.14 La presidenta señaló que la manera en que se reflejaría la opinión de la minoría debería reconsiderarse a la luz de las opiniones expresadas por las delegaciones y presentar dos formatos para que el Subcomité eligiera, el primer formato sería presentar al Comité Jurídico únicamente el texto apoyado por la mayoría y mencionar en el informe que había una opinión minoritaria y el segundo formato consistiría en presentar al Comité Jurídico los dos textos alternativos entre corchetes y mencionar en el informe que uno tenía el apoyo de la mayoría y el otro el de una minoría.

8.2.15 La mayoría de las delegaciones expresaron apoyo por el segundo formato y la presidenta **concluyó** que todos los textos alternativos deberían presentarse entre corchetes. Con respecto a las disposiciones sobre las bases de jurisdicción, la opinión de la mayoría se recoge como la Opción 1 siguiente:

[Opción 1

Añádase como **párrafos 2 bis y 2 ter del Artículo 3** del Convenio lo siguiente:

õ2 *bis*. Cada Estado contratante será competente y también tomará todas las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre infracciones o actos cometidos 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;
- b) en calidad de Estado del explotador, si la aeronave a bordo de la cual se comete una infracción o un acto es una aeronave arrendada sin tripulación a un explotador que tiene su oficina principal o residencia permanente en dicho Estado.

2 *ter*. Cada Estado contratante será competente y también podrá tomar todas las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre infracciones o actos cometidos a bordo de una aeronave en los casos siguientes:

- a) en calidad de Estado de nacionalidad, si una infracción o un acto son cometidos a bordo de una aeronave [por] / [contra] / [por o contra] un nacional de dicho Estado;
- b) en calidad de Estado de residencia habitual, si una infracción o un acto son cometidos a bordo de una aeronave por una persona apátrida que tiene su residencia habitual en el territorio de dicho Estado.ö]

8.2.16 La opinión de la minoría se recoge como la Opción 2 siguiente:

[Opción 2

1. Sustitúyase el **párrafo 1 del Artículo 3** del Convenio por el siguiente:

õ1. El Estado de matrícula [, el Estado de aterrizaje, el Estado del explotador, el Estado de nacionalidad y el Estado de residencia habitual] es [son] competente [s] para ejercer su jurisdicción sobre infracciones y actos cometidos a bordo.ö

2. Añádase como **párrafo 2 bis del Artículo 3** del Convenio lo siguiente:

õ2 *bis*. Cada Estado contratante también [podrá]/[deberá] tomar todas las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre 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] se comete [n] a bordo de una aeronave arrendada sin tripulación al [arrendatario]/[explotador] que tiene su oficina principal o, de no tener el [arrendatario]/[explotador] tal oficina, que tiene su residencia permanente en dicho Estado; [y]

- c) en calidad de Estado de nacionalidad, si una infracción [o un acto] es [son] cometida [os] a bordo de una aeronave [por] / [contra] / [por o contra] un nacional de dicho Estado; [y]
- d) en calidad de Estado de residencia habitual, si una infracción [o un acto] es [son] cometida [os] a bordo de una aeronave por una persona apátrida que tiene su residencia habitual en el territorio de dicho Estado.ö]

8.3 **Lista de infracciones**

8.3.1 **Informe del Grupo de trabajo sobre infracciones.** El presidente del Grupo de trabajo sobre infracciones presentó el informe del grupo (**Apéndice 4** del presente informe), cuya recomendación era contraria a incluir una lista de infracciones en el proyecto de protocolo. Como alternativa, el grupo propuso la enmienda del Artículo 3 del Convenio de Tokio para permitir que el Estado de aterrizaje y, quizá, el Estado del explotador establezcan su competencia para ejercer jurisdicción sobre la conducta descrita en el párrafo 1 del Artículo 1 a bordo de una aeronave en vuelo. El grupo subrayó la importancia de que los Estados revisaran sus respectivas legislaciones nacionales para asegurarse que tienen el marco jurídico necesario para tratar la conducta insubordinada. Dado que los miembros de una tripulación de vuelo quizá no conozcan la legislación de todas las jurisdicciones, el comandante de la aeronave podría remitir un incidente de insubordinación a las autoridades encargadas de hacer cumplir la ley en el Estado de aterrizaje, permitiendo que el Estado determine si tiene jurisdicción sobre el caso y cómo tratarlo adecuadamente. El Subcomité **aceptó** el informe.

8.3.2 Una delegación presentó el texto que sigue para agregarlo como nuevo Artículo 15 *bis* en el Convenio de Tokio:

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

1. Cada Estado contratante se asegurará de que [los actos] [las conductas] siguientes sean punibles mediante sanciones [penales o administrativas] apropiadas cuando los [las] cometa un pasajero a bordo de una aeronave en vuelo:

- 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 su nombre para los fines mencionados en el Artículo 6, párrafo 1 a) y b).

2. Ninguna de las disposiciones del presente Convenio afectará al derecho de cada Estado contratante de introducir, de conformidad con su legislación nacional, sanciones apropiadas respecto a otros [actos] [conductas] de insubordinación o perturbadores [as] cometidos por pasajeros.ö

8.3.3 La delegación explicó que el Capítulo V del Convenio de Tokio era el lugar más apropiado para introducir este nuevo texto, dado que trataba de los poderes y obligaciones de los Estados. Esta delegación explicó además que el objetivo del nuevo texto no era establecer una lista de infracciones sino identificar actos clave que constituyen mala conducta, es decir, agresiones contra la tripulación y la negativa de seguir instrucciones legítimas impartidas con la intención de preservar la seguridad del vuelo y mantener el buen orden y la disciplina a bordo de la aeronave, a fin de asegurar que todos los Estados tomen medidas para sancionar a quien cometa tales actos. Este enfoque daría a los Estados flexibilidad para aplicar tales sanciones, sean penales o administrativas, según lo consideren apropiado. Con respecto

a las agresiones a los pasajeros, la delegación estimó que no se incluirían dado que a menudo es difícil saber quién comienza un altercado entre pasajeros mientras que en el caso de un altercado entre un pasajero y un miembro de la tripulación es más fácil determinar si el pasajero es responsable porque los miembros de la tripulación están proporcionando un servicio en interés de los pasajeros. La delegación propuso además que sería importante incluir la disposición en el párrafo 2 del texto propuesto, porque nada impide a los Estados introducir en sus respectivas legislaciones medidas apropiadas para tratar los otros casos de actos de insubordinación cometidos por pasajeros, dado que esto daría a los Estados flexibilidad para introducir infracciones tales como las que figuran en la Circular 288 de la OACI. Finalmente, la delegación observó que como en el texto propuesto no se habían incluido una lista de infracciones y disposiciones sobre extradición, el texto constituía un enfoque equilibrado asegurando que todos los Estados tomen medidas para reprimir las peores infracciones y dejando que los Estados se ocupen de los demás actos de conformidad con sus propias leyes.

8.3.4 Una delegación, con el apoyo de otra, tomó nota de que en las discusiones previas había una clara decisión del Subcomité de no tener una lista de infracciones y que, por consiguiente, el texto propuesto contradecía esta decisión; además, no estaba claro por qué se incluían en este texto solamente dos formas de actos de insubordinación y no otros actos tales como agresiones entre pasajeros.

8.3.5 La delegación que había presentado el texto explicó que había una diferencia entre la violencia entre un pasajero y la tripulación y entre dos pasajeros y que se había elegido el escenario en que actuaban un pasajero y un miembro de la tripulación a fin de alcanzar el objetivo de proteger a los miembros de la tripulación. Sin embargo, esto no significaba que los actos en que participaban pasajeros únicamente no serían sancionados. Podría dejarse a los Estados la tarea de introducir disposiciones pertinentes en sus propias legislaciones para castigar actos tales como agresiones entre pasajeros.

8.3.6 Otra delegación reiteró su oposición a que se incluyera una lista de infracciones en el Convenio de Tokio y señaló que aunque el nuevo texto del Artículo 15 *bis* no estaba redactado como si se tratara de infracciones tenía el mismo efecto que una lista de infracciones.

8.3.7 Varias delegaciones que no estaban a favor del Artículo 15 *bis* propusieron que se presentara entre corchetes al Comité Jurídico.

8.3.8 Muchas delegaciones apoyaron el texto propuesto en el Artículo 15 *bis* señalando que era una descripción de conductas en vez de una lista de infracciones y que, por consiguiente, podría recibir apoyo por las razones expuestas por la delegación que había presentado dicho texto y también porque lograba un equilibrio entre las diferentes posturas mencionadas previamente por los Estados respecto a la lista de infracciones y daba a los Estados flexibilidad para introducir las medidas apropiadas a fin de tratar la cuestión de los pasajeros insubordinados en sus respectivas legislaciones.

8.3.9 Varias delegaciones hablaron a favor de incluir el texto del Artículo 15 *bis* entre corchetes, pero con una nota de que una mayoría considerable de delegaciones de miembros estaban a favor de que se incluyera en el proyecto de protocolo. El Subcomité **estuvo de acuerdo** con este enfoque y el texto figura como Artículo VI en el Flimsy núm. 3.

8.4 Extradición

8.4.1 La presidenta tomó nota de que la decisión del Subcomité de no tener una lista de infracciones eliminaba la cuestión de si habría una disposición sobre extradición y, por consiguiente, no era necesario incluir en el Convenio de Tokio disposiciones adicionales al respecto.

8.5 **Oficiales de seguridad de a bordo**

8.5.1 Una delegación presentó el siguiente proyecto de texto para incluir disposiciones sobre los IFSO en un nuevo Artículo sobre definiciones y en los Artículos 6 y 10 del Convenio de Tokio:

ñArtículo II

Reemplácese el **párrafo 3 del Artículo 1** del Convenio por el siguiente:

3. A efectos del presente Convenio:

b) ñoficial de seguridad de a bordoñ significa un empleado de gobierno especialmente seleccionado y capacitado, y autorizado por el gobierno del Estado del explotador [y]/[o] el gobierno del Estado de matrícula a ir en una aeronave para protegerla y proteger a sus ocupantes contra actos de interferencia ilícita;

Artículo IV

Añádase como **párrafo 3 del Artículo 6** del Convenio lo siguiente:

3. Cuando un oficial de seguridad de a bordo, actuando en virtud de un arreglo bilateral o multilateral tenga razones fundadas para creer que una persona ha cometido, o está a punto de cometer, a bordo de la aeronave, 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 para proteger la seguridad de la aeronave o de las personas y bienes a bordo o para mantener el buen orden y la disciplina a bordo.

Artículo VII

Insértese en el **Artículo 10** del Convenio la expresión ñun oficial de seguridad de a bordo,ñ después de ñlos pasajeros,ñ y antes de ñel propietario, el operador de la aeronave.ñ

8.5.2 La delegación que presentaba el texto declaró que la definición de IFSO se había tomado en gran parte del Anexo 17 del Convenio de Chicago, mientras que el Artículo IV se basaba en el texto del párrafo 1 del Artículo 6 del Convenio de Tokio y procuraba dar a los IFSO las mismas atribuciones que las del comandante de la aeronave previstas en el Convenio de Tokio. Esta delegación explicó además que el hecho de incluir texto sobre un IFSO que actúa en cumplimiento de un arreglo bilateral o multilateral dispararía las inquietudes expresadas anteriormente en cuanto a que las disposiciones específicas para los IFSO obligarían a los Estados a establecer un régimen para ellos. Finalmente, explicó que los IFSO se incluyen en el Artículo VII como una categoría distinta de persona o como alguien presente a bordo de una aeronave y que es diferente de los miembros de la tripulación y los pasajeros.

8.5.3 Una delegación señaló que la disposición del Artículo IV tenía el efecto de cambiar la definición de IFSO establecida en el Anexo 17 y que ampliaba el alcance de las funciones de IFSO llevándolas más allá de los actos de interferencia ilícita. Desde esta perspectiva, sería difícil apoyar un cambio en la definición del Anexo 17 antes de consultar con el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación de la OACI y el Comité sobre interferencia ilícita, dados los largos debates en esos órganos que habían precedido la adopción de la definición actual que figura en el Anexo 17. Varias delegaciones estuvieron de acuerdo con la postura de que las funciones de los IFSO no deberían extenderse para

preservar el buen orden y la disciplina a bordo. Otra delegación señaló, con respecto a la definición de IFSO propuesta, que la expresión òsignifica un empleado de gobiernoö supone que el IFSO tiene que ser un empleado de gobierno mientras que el Anexo 17 prevé que el IFSO es una persona autorizada por el gobierno y, por consiguiente, no es necesariamente un empleado de gobierno. La mayoría de las delegaciones miembros expresaron apoyo por una definición de IFSO que sea compatible con la del Anexo 17.

8.5.4 Una delegación señaló que el hecho de incluir los IFSO va más allá del objeto del Convenio de Tokio y que se oponía a incluirlos de cualquier forma que fuera, pero podía apoyar que el texto pasara al Comité Jurídico entre corchetes. Otra delegación tomó nota de que aun cuando la definición de IFSO se alinearía con la del Anexo 17 de todos modos presentaría algunos problemas, dado que se refiere a actos de interferencia ilícita y el Convenio de Tokio no es un convenio que trata únicamente de actos de interferencia ilícita.

8.5.5 Varias delegaciones señalaron que el empleo de los IFSO se extiende cada vez más y expresaron su apoyo para que se incluyera una referencia a los IFSO en el nuevo instrumento, con la condición de que deberían actuar únicamente con respecto a actos de interferencia ilícita.

8.5.6 La presidenta, al resumir el debate sobre esta cuestión, tomó nota de que si bien parecía haber surgido un consenso acerca de incluir una referencia a los IFSO entre corchetes, existía el deseo de revisar el proyecto de texto propuesto y, en particular, alinearlos con el Anexo 17. En consecuencia, el Subcomité **decidió** incluir dos conjuntos de textos opcionales respectivamente, en el **proyecto de los Artículos IV y V del Flimsy núm. 3**.

8.6 **Resarcimiento y derecho de acción**

8.6.1 Una delegación, basándose en el debate anterior, sometió a la consideración del Subcomité el siguiente texto:

Artículo VII

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

1. 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 que obtenga de tal persona indemnización por los daños y perjuicios sufridos por el explotador como resultado de tal desembarque o entrega.
2. El desembarque o entrega de una persona en virtud de lo dispuesto en el Artículo 8 ó 9 respectivamente [pondrá] pone fin, de conformidad con la legislación nacional, al contrato de transporte entre el explotador y dicha persona. El explotador no será responsable de los daños sufridos por dicha persona como resultado de la extinción del contrato de transporte a raíz de tal desembarque o entrega.

8.6.2 Las delegaciones que apoyaban este texto estimaban que las disposiciones pueden servir como disuasivo del comportamiento insubordinado. Los gastos por desviación de la aeronave causados por incidentes de insubordinación no deberían estar a cargo de los transportistas. Tratar esta cuestión en el contrato de transporte únicamente no sería suficiente, y sería deseable el reconocimiento del derecho de acción en un convenio internacional.

8.6.3 Otras delegaciones reiteraron la preocupación expresada antes de que el Convenio de Tokio no es el lugar apropiado para tratar esta cuestión. El texto presentado no era equilibrado y podía violar los derechos de los pasajeros, tales como el derecho de continuar su viaje de conformidad con el Artículo 15 del Convenio de Tokio.

8.6.4 Si bien no pudo llegar a un consenso sobre el contenido del texto, el Subcomité **acordó** someter al Comité Jurídico el texto entre corchetes para su consideración. Además, se decidió reemplazar [pondrá] en el párrafo 2 del texto por [pondrá]/[podrá poner].

8.7 Definición de ciertos términos en el Convenio de Tokio

8.7.1 Con respecto al período que se considera que una aeronave está en vuelo, la delegación de un observador declaró que debería haber solamente una definición, pero el Convenio de Tokio contiene dos definiciones. Por consiguiente, debería estudiarse más este asunto antes de adoptar una definición apropiada. La presidenta recordó que los redactores del Convenio de Tokio pusieron deliberadamente dos definiciones del mismo término en dos capítulos diferentes del Convenio. Por lo tanto, es necesario examinar cuidadosamente si una definición debería aplicarse a todo el Convenio, en caso de que se adoptara. Teniendo en cuenta esta consideración, el Subcomité **decidió** incluir en el Artículo II del Flimsy núm. 3, entre corchetes, la definición de en vuelo tomada del párrafo 2 del Artículo 5 del Convenio de Tokio, para analizar en el futuro sus pros y contras.

8.7.2 Con respecto a la definición de IFSO, la delegación creía que debería seguirse la definición del Anexo 17. Otra delegación estimaba que sería prematuro redactar una definición en esta etapa. Se **decidió** entonces poner la definición entre corchetes.

8.7.3 El Subcomité **decidió** poner entre corchetes, mientras la cuestión se examina más a fondo, las definiciones de Estado del explotador y Estado de matrícula como se propone en el Flimsy núm. 2.

9. Consideración de la labor futura

9.1 El Subcomité tomó nota de que había avanzado considerablemente en esta segunda reunión. Teniendo en cuenta sus deliberaciones, el Subcomité **autorizó** a la presidenta para que finalizara el proyecto de texto que debía presentarse en el Flimsy núm. 3. Este texto, que figura en el **Apéndice 5** de este informe como Principales cláusulas dispositivas del proyecto de protocolo para enmendar el Convenio de Tokio, debería someterse al Comité Jurídico para un examen más a fondo. Si bien el Subcomité había preparado el marco básico del texto del proyecto de protocolo, era evidente que no todas las cuestiones podían resolverse en este nivel. Por consiguiente, el proyecto de protocolo contiene opciones entre corchetes. El Subcomité considera que ciertas cuestiones políticas solo podrían decidirse a nivel del Comité Jurídico o aun a nivel de una Conferencia diplomática. Por lo tanto, el Subcomité **recomendó unánimemente** que el Consejo convocara el 35º período de sesiones del Comité Jurídico para examinar más a fondo el Convenio de Tokio, con referencia particular al problema de los pasajeros insubordinados.

9.2 Además, el Subcomité decidió autorizar a su presidenta para que aprobara el informe de esta reunión y expresó un voto de agradecimiento para ella.

APÉNDICE 1**LISTA DE PARTICIPANTES****MIEMBROS**

Arabia Saudita	Almoghraby, A.
Argentina	Luongo, N.
Australia	Reid, J.
Canadá	Schultz, H. Tachet, J. Zigayer, M. Lalonde, S.
Chile	Lisboa, A. Mena, A. Espinoza-Burgos, C. Binder, J.
China	Yang, Y. Zhang, Y. Hu, D. Zhao, J. Chean, K.
Egipto	Mahmoud, A. Aly Ahmed, M. M. Khalil, A. I.
Emiratos Árabes Unidos	Piera Valdés, A. J. Al Mutawa, A.
Estados Unidos	McDonald, S. W. Jennison, M. Burrows, T. Giovanniello, A. Tourtellot, C. Cors, D. Mishulovich, E.

Federación de Rusia	Druzhinin, A. Khakimova, I. Mnishko, V. Pasko, A. Shadrin, V. Mokin, D. Shiyan, D. Malikova, N.
Francia	Olson, T. Risse, E. Baflast, C. Mezi, E. Gihl, M. F.
Italia	Bardaro, A.
Japón	Sugiyama, H. Asahi, T. Sakamoto, K. Iwasaki, K. Koda, T. Furuhata, M. Fukushiro, T.
Kuwait	Gassem, K. R. K. Al Mubarak, B. F. M. Al Ewady, I. O. Al Mansouri, Y. A.
Líbano	Eid, S.
México	Mayora, D. M.
República de Corea	Bae, J Lee, J.-S. Maeng, S. Kim, J.-B. Lee, J. W. Kim, S.-K.
Singapur	Tan, S. H. Kaur, R. Voon, D.
Sudáfrica	Mdlalose, B. Ndandini, B.
Suiza	Candrian, A. Noël, L.

OBSERVADORES (Estados)

Colombia	Muñoz Gómez, A. Bejarano, C.
Indonesia	Nila Sari, M. Mayrianti, C.
Venezuela	Acosta Rodríguez, J.M.

OBSERVADORES (Organizaciones internacionales)

Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)	Gaiya, S.
Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)	Gill, M. Herbelles, N. Hocking, A.2
Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA)	MacCarthy, P.

ô ô ô ô ô ô ô ô

APÉNDICE 2**SUBCOMITÉ ESPECIAL DEL COMITÉ JURÍDICO
PARA LA MODERNIZACIÓN DEL CONVENIO DE TOKIO
INCLUYENDO LOS PROBLEMAS DE LOS PASAJEROS INSUBORDINADOS****SEGUNDA REUNIÓN**

Montreal, 3 ó 7 de diciembre de 2012

ASUNTOS A TRATAR EL PRIMER DÍA DE LA REUNIÓN

(Sala de conferencias 5, tercer piso, lunes 3 de diciembre de 2012 a las 1000 horas)

Título	Documentos de referencia
1. Discurso de apertura por el Secretario General	
2. Organización de la reunión	
3. Discusión general	LC/SC-MOT/2- WP/1 LC/SC-MOT/2- WP/2 LC/SC-MOT/2- WP/3 LC/SC-MOT/2- WP/4 LC/SC-MOT/2- WP/5
4. Consideración de Flimsy	LC/SC-MOT/2-Flimsy núm. 1

APÉNDICE 3**SUBCOMITÉ ESPECIAL DEL COMITÉ JURÍDICO
PARA LA MODERNIZACIÓN DEL CONVENIO DE TOKIO
INCLUYENDO LOS PROBLEMAS DE LOS PASAJEROS INSUBORDINADOS****SEGUNDA REUNIÓN**

Montreal, 3 ó 7 de diciembre de 2012

LISTA DE DOCUMENTOS

LC/SC-MOT/2-WP/1	The Republic of Korea's Legal Responses to Unruly Passengers and the Issue of Extended Jurisdiction (Nota presentada por la República de Corea)
LC/SC-MOT/2-WP/2	Background Paper - The Implementation of the Tokyo Convention in Australian Law (Nota presentada por Australia)
LC/SC-MOT/2-WP/3	(Nota presentada por Argentina)
LC/SC-MOT/2-WP/4	Municipal Legal Framework for Treatment of Unruly Passengers (Nota presentada por los Estados Unidos)
LC/SC-MOT/2-WP/5	The Views of the International Air Transport Association (IATA) on the Modernisation of the Tokyo Convention 1963 and the Problem of Unruly and Disruptive Passengers (Nota presentada por la IATA)
LC/SC-MOT/2-Flimsy núm. 1	Principales cláusulas dispositivas del proyecto de protocolo para enmendar el Convenio de Tokio (Presentado por la presidenta del Subcomité Jurídico)
LC/SC-MOT/2-Flimsy núm. 2	Principales cláusulas dispositivas del proyecto de protocolo para enmendar el Convenio de Tokio (Presentado por la presidenta del Subcomité Jurídico)
LC/SC-MOT/2-Flimsy núm. 3	Principales cláusulas dispositivas del proyecto de protocolo para enmendar el Convenio de Tokio (Presentado por la presidenta del Subcomité Jurídico)

APÉNDICE 4**MODERNIZACIÓN DEL CONVENIO DE TOKIO
(PASAJEROS INSUBORDINADOS)****INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE UNA LISTA DE INFRACCIONES**

A petición de la presidenta de la segunda reunión del Subcomité especial del Comité Jurídico para la modernización del Convenio de Tokio, celebrada en la Sede de la OACI, en Montreal, del 3 al 7 de diciembre de 2012, se encomendó a un grupo de trabajo que examinara la cuestión de si los Artículos 8 y 9 del Convenio de Tokio deberían enmendarse para incluir listas de infracciones. En el caso del Artículo 8, la lista identificaría específicamente las infracciones o actos òmenos gravesö que pueden ser causa de desembarque de pasajeros. En el caso del Artículo 9, la lista identificaría específicamente infracciones graves y por las cuales el Estado de aterrizaje tendría la obligación de ejercer su jurisdicción.

Antecedentes

Representantes de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) presentaron al grupo de trabajo una nota en la que se describía la naturaleza del problema de los pasajeros insubordinados y perturbadores que los miembros de la IATA enfrentan diariamente. En particular, la IATA identificaba ocho formas de comportamiento que son causa de preocupación y que, según su propuesta, merecían medidas disuasivas¹.

Análisis

El grupo de trabajo se reunió durante la tarde del 4 de diciembre y otra vez durante la tarde del 5 de diciembre. Si bien en el grupo de trabajo hay consenso respecto a que los actos de comportamiento insubordinado y perturbador que ocurren a bordo de aeronaves en vuelo es un problema serio, el grupo de trabajo no puede apoyar la propuesta de enmendar los Artículos 8 y 9 del Convenio de Tokio para incluir listas de infracciones. En parte, este consenso se basaba en la opinión común de que al contrario de otros instrumentos de la OACI contra el terrorismo, tal como el Convenio de Beijing, no existía el deseo de tipificar como delitos ciertos comportamientos a bordo de aeronaves ni servir como base de extradición con respecto a actos de pasajeros insubordinados². Asimismo, y con la misma importancia, se reconoció que podría haber muchas dificultades para llegar a definiciones comunes de ciertas infracciones.

Como alternativa, el grupo de trabajo apoya la enmienda del Artículo 3 del Convenio de Tokio para permitir que un òEstado de aterrizajeö y quizás también un òEstado del explotadorö establezcan sus respectivas competencias para ejercer jurisdicción en el caso de la conducta a bordo de una aeronave en vuelo descrita en el párrafo 1 del Artículo 1 del Convenio de Tokio³. Esta medida debería hacer que sea más probable que a las personas que tienen un comportamiento insubordinado se les haga responsable de su conducta⁴.

¹ Documento de la OACI LC/SC-MOT/2-WP/5, página 2.

² Cuando corresponda, en los casos de concurrencia de jurisdicciones de los Estados éstos podrían tratar la extradición bilateralmente del modo habitual.

³ Se examinará más a fondo la cuestión de si corresponde enmendar el Convenio de Tokio para que los Estados òde nacionalidadö y Estados òde residencia habitualö puedan establecer su competencia para ejercer jurisdicción en caso de tales conductas.

⁴ Actualmente, el Convenio de Tokio requiere que un òEstado de matrículaö establezca su jurisdicción sobre esta conducta.

Con el objeto de asegurar que el aumento del número de Estados que pueden ejercer jurisdicción en caso de comportamiento insubordinado de un pasajero sea un disuasivo eficaz para tal conducta, se alienta a los Estados a examinar sus respectivas legislaciones a fin de asegurarse de que tienen el marco legislativo necesario para tratar los casos de conducta insubordinada (identificada por la IATA) que estaría comprendida en el párrafo 1 del Artículo 1 del Convenio de Tokio.⁵

Conclusión

Desde el punto de vista de cómo actuar, teniendo en cuenta que los miembros de la tripulación de vuelo no están capacitados para actuar como agentes de la fuerza pública o abogados, se aceptó que en caso de que un pasajero a bordo de una aeronave en vuelo cometa actos de insubordinación o perturbadores el comandante de la aeronave podría remitir el caso a las autoridades pertinentes, encargadas de hacer cumplir la ley, una vez que aterrice la aeronave. Dichas autoridades confirmarían si el Estado de aterrizaje podría ejercer su jurisdicción en ese caso y, si es así, cuáles serían las vías penales o administrativas pertinentes que podrían seguirse para sancionar dichos actos. Con la ampliación de jurisdicción para incluir el Estado de aterrizaje y, quizás, también el Estado del explotador, es mucho más probable que se imponga alguna forma de sanción a los pasajeros insubordinados. Con estas y otras medidas que podrían tomarse para informar a los pasajeros de las posibles sanciones de que serían pasibles si adoptaran tal comportamiento, sería posible disminuir la incidencia de actos de insubordinación y perturbadores que, en definitiva, es el principal objetivo.

ô ô ô ô ô ô ô ô

⁵ En el caso de infracciones más graves, tales como actos de violencia cometidos contra miembros de la tripulación de vuelo, las sanciones penales podrían ser más apropiadas, mientras que las medidas administrativas o de otro tipo podrían ser apropiadas para conductas tales como fumar en el lavabo.

APÉNDICE 5**FLIMSY NÚM. 3****PRINCIPALES CLÁUSULAS DISPOSITIVAS DEL PROYECTO DE PROTOCOLO
PARA ENMENDAR EL CONVENIO DE TOKIO****(presentado por el Subcomité 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

1. Sustitúyase el **párrafo 3 del Artículo 1** del Convenio por el siguiente:

3. Para los fines del presente Convenio:

- a) se considera que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierren todas las puertas externas después del embarque y el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque. En caso de aterrizaje forzoso, las disposiciones de este Capítulo continuarán aplicándose a las infracciones y actos cometidos a bordo hasta que las autoridades competentes de un Estado se hagan cargo de la aeronave y de las personas y bienes en la misma; [y]
- b) *oficial de seguridad de a bordo* significa [un empleado del gobierno]/[una persona] especialmente seleccionado[a], capacitado[a] y autorizado[a] por el gobierno del Estado del explotador [y]/[o] el gobierno del Estado de matrícula a ir en una aeronave para protegerla y proteger a sus ocupantes contra actos de interferencia ilícita; [y]
- c) *Estado del explotador* significa el Estado en el que está situada la oficina principal del explotador o, de no haber tal oficina, la residencia permanente del explotador [.] / [; y]
- d) *Estado de matrícula* significa el Estado en el cual está matriculada la aeronave.ö]

[Artículo III]**Opción 1**

Añádase como **párrafos 2 bis y 2 ter del Artículo 3** del Convenio lo siguiente:

õ2 bis. Cada Estado contratante será competente y también tomará todas las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre infracciones o actos cometidos 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;
- b) en calidad de Estado del explotador, si la aeronave a bordo de la cual se comete una infracción o un acto es una aeronave arrendada sin tripulación a un explotador que tiene su oficina principal o residencia permanente en dicho Estado.

2 ter. Cada Estado contratante será competente y también podrá tomar todas las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre infracciones o actos cometidos a bordo de una aeronave en los casos siguientes:

- a) en calidad de Estado de nacionalidad, si una infracción o un acto son cometidos a bordo de una aeronave [por] / [contra] / [por o contra] un nacional de dicho Estado;
- b) en calidad de Estado de residencia habitual, si una infracción o un acto son cometidos a bordo de una aeronave por una persona apátrida que tiene su residencia habitual en el territorio de dicho Estado.õ]

Opción 2

1. Sustitúyase el **párrafo 1 del Artículo 3** del Convenio por el siguiente:

õ1. El Estado de matrícula [, el Estado de aterrizaje, el Estado del explotador, el Estado de nacionalidad y el Estado de residencia habitual] es [son] competente [s] para ejercer su jurisdicción sobre infracciones y actos cometidos a bordo.õ

2. Añádase como **párrafo 2 bis del Artículo 3** del Convenio lo siguiente:

õ2 bis. Cada Estado contratante también [podrá]/[deberá] tomar todas las medidas necesarias para establecer su jurisdicción sobre 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]/[explotador] que tiene su oficina principal o, de no tener el [arrendatario]/[explotador] tal oficina, que tiene su residencia permanente en dicho Estado; [y]

-
-
- c) en calidad de Estado de nacionalidad, si una infracción [o un acto] es [son] cometida [os] a bordo de una aeronave [por] / [contra] / [por o contra] un nacional de dicho Estado; [y]
 - d) en calidad de Estado de residencia habitual, si una infracción [o un acto] es [son] cometida [os] a bordo de una aeronave por una persona apátrida que tiene su residencia habitual en el territorio de dicho Estado.ö]

[Artículo IV

Añádase como **párrafo 3 del Artículo 6** del Convenio lo siguiente:

Opción 1

ö3. Cuando un oficial de seguridad de a bordo, que actúa en virtud de un arreglo bilateral o multilateral, tenga razones fundadas para creer que una persona ha cometido, o está a punto de cometer, a bordo de la aeronave, 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 para proteger la seguridad de la aeronave o de las personas y bienes a bordo o para mantener el buen orden y la disciplina a bordo.ö]

Opción 2

ö3. Cuando un oficial de seguridad de a bordo, que va en la aeronave en virtud de un arreglo bilateral o multilateral, tenga razones fundadas para creer que una persona ha cometido, o está a punto de cometer, a bordo de la aeronave, un acto de interferencia ilícita, podrá imponer a tal persona las medidas razonables, incluso coercitivas, que sean necesarias para proteger dicha aeronave y sus ocupantes contra actos de interferencia ilícita.ö]

[Artículo V

Opción 1

En el **Artículo 10** del Convenio, numérese el párrafo actual como **párrafo “1”** y añádase como **párrafo 2** lo siguiente:

ö2. Para fines de aplicación del párrafo 1, un oficial de seguridad de a bordo se considerará un pasajero.ö]

Opción 2

En el **Artículo 10** del Convenio, insértese la expresión *“un oficial de seguridad de a bordo,ö después de los pasajeros,ö y antes de öel propietario, el operador de la aeronaveö,*]

[Artículo VI

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

õ1. Cada Estado contratante se asegurará de que los actos siguientes sean punibles mediante sanciones penales o administrativas apropiadas cuando los cometa un pasajero a bordo de una aeronave en vuelo:

- 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 su nombre para los fines mencionados en el Artículo 6, párrafo 1 a) o b).

2. Ninguna de las disposiciones del presente Convenio afectará al derecho de cada Estado contratante de introducir, de conformidad con su legislación nacional, sanciones apropiadas respecto a otros actos de insubordinación o perturbadores cometidos a bordo por pasajeros.õ]

[Artículo VII

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

1. 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 que obtenga de tal persona indemnización por los daños y perjuicios sufridos por el explotador como resultado de tal desembarque o entrega.

2. El desembarque o entrega de una persona en virtud de lo dispuesto en el Artículo 8 ó 9 respectivamente [pondrá]/[podrá poner] fin, de conformidad con la legislación nacional, al contrato de transporte entre el explotador y dicha persona. El explotador no será responsable de los daños sufridos por dicha persona como resultado de la extinción del contrato de transporte a raíz de tal desembarque o entrega.]

ô FIN ô