



CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE DERECHO AERONÁUTICO

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

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

PROPUESTAS DE ENMIENDA DEL PROYECTO DE TEXTO — DEFINICIÓN DE “EN VUELO”

(Nota presentada por Singapur)

1. Se indican a continuación las propuestas de Singapur relativas a la definición enmendada propuesta de “en vuelo” en el proyecto de Protocolo y las correspondientes explicaciones:

Opción 1

Suprímase la definición enmendada de “en vuelo” en el proyecto de párrafo 3 a) del proyecto de Artículo II y suprímase el proyecto de Artículo V;

u

Opción 2

No se modifique la definición enmendada de “en vuelo” en el proyecto de párrafo 3a) del proyecto de Artículo II y proyecto de Artículo V, pero añádase el proyecto de Artículo IV *bis* como se indica a continuación:

Artículo IV bis

Sustitúyase el Artículo 4 del Convenio por lo siguiente:

El Estado contratante que no sea el de matrícula no podrá perturbar ~~el vuelo de~~ una aeronave *durante el período en que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje* a fin de ejercer su jurisdicción penal sobre una infracción cometida a bordo más que en los casos siguientes:

- a) la infracción produce efectos en el territorio de tal Estado;
- b) la infracción ha sido cometida por o contra un nacional de tal Estado o una persona que tenga su residencia permanente en el mismo;
- c) la infracción afecta a la seguridad de tal Estado;
- d) la infracción constituye una violación de los reglamentos sobre vuelo o maniobra de las aeronaves, vigentes en tal Estado
- e) cuando sea necesario ejercer la jurisdicción para cumplir las obligaciones de tal Estado de conformidad con un acuerdo internacional multilateral.

Nota explicativa – Opción 1

En el Convenio de Tokyo figuran dos definiciones de “en vuelo”.

- i) La definición de “en vuelo” en el Artículo 5, párrafo 2 (desde el momento en que se cierran todas las puertas externas después del embarque hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque) se aplica al Capítulo III, o sea, a los poderes del comandante de la aeronave.
- ii) La definición de “en vuelo” en el Artículo 1 párrafo 3 (desde que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje) se aplica al resto del Convenio de Tokyo.

2. Esta doble definición de “en vuelo” fue una decisión deliberada tomada después de prolongadas deliberaciones y con voto mayoritario en la Conferencia diplomática de Tokyo. La doble definición de “en vuelo” en el Convenio de Tokyo debería enmendarse únicamente con sumo cuidado y teniendo en cuenta el efecto que la enmienda tendrá en todas las disposiciones pertinentes del Convenio de Tokyo.

3. La definición enmendada propuesta de “en vuelo” en el proyecto de Protocolo se aplicará a todas las disposiciones del Convenio de Tokyo. Constituye un elemento de particular inquietud su efecto en el Artículo 4 del Convenio de Tokyo. El Artículo 4 dice lo siguiente:

“El Estado Contratante que no sea el de matrícula no podrá perturbar el vuelo de una aeronave a fin de ejercer su jurisdicción penal sobre una infracción cometida a bordo más que en los casos siguientes: ...”

4. El efecto consiste en que, salvo como se especifica en el Artículo 4, el Estado del territorio en que se encuentre la aeronave perderá la capacidad de intervenir respecto a una aeronave a fin de ejercer su jurisdicción penal entre el momento en que la aeronave haya cerrado sus puertas externas hasta que se encuentre en la pista antes del despegue y cuando esté todavía en la pista después del aterrizaje hasta que se abran sus puertas externas, aunque la aeronave se encuentre en el territorio de dicho Estado.

5. Por dicho motivo, en la Opción 1 se recomienda que no se modifique la definición de “en vuelo” en el Convenio de Tokyo.

Nota explicativa – Opción 2

Si la opinión general consiste en que se adopte la definición enmendada de “en vuelo” en el proyecto de párrafo 3 a) del proyecto de Artículo II, puede atenuarse su efecto en el Artículo 4 del Convenio de Tokyo enmendando el propio Artículo 4. Se recomienda reemplazar “en vuelo” en el Artículo 4 por “durante el período en que se aplica la fuerza motriz para despegar hasta que termina el recorrido de aterrizaje”. Esto permitirá evitar la aplicación involuntaria de la nueva definición de “en vuelo” al Artículo 4 del Convenio de Tokyo y, por ende, la restricción involuntaria en el ejercicio de la jurisdicción penal del Estado del territorio en que se encuentre la aeronave.