



## NOTA DE ESTUDIO

### COMITÉ JURÍDICO — 35º PERÍODO DE SESIONES

(Montreal, 6 – 15 de mayo de 2013)

**Cuestión 2 del orden del día: Actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional y que no están previstos en los actuales instrumentos de derecho aeronáutico**

#### NOTA PRELIMINAR

(Nota presentada por la Secretaría)

#### 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El 3 de junio de 1996, durante la sexta sesión de su 148º período de sesiones, el Consejo decidió incluir en el Programa general de trabajo del Comité Jurídico el asunto “Actos o infracciones que atañen a la comunidad de la aviación civil internacional y que no están previstos en los actuales instrumentos de derecho aeronáutico”. El 6 de junio de 1997, el Consejo decidió además, durante la sexta sesión de su 151º período de sesiones, que debería establecerse un grupo de estudio de la Secretaría sobre esta cuestión. El grupo, llamado Grupo de estudio de la Secretaría sobre pasajeros insubordinados, realizó varias reuniones. Como resultado de su labor, el 33º período de sesiones de la Asamblea de la OACI (25 de septiembre – 5 de octubre de 2001) adoptó la Resolución A33-4 “Adopción de legislación interna sobre ciertas infracciones cometidas a bordo de aeronaves civiles (pasajeros insubordinados o perturbadores)”, en la que se establecía un modelo de legislación elaborado por el grupo de estudio. Además, el grupo de estudio preparó textos de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores publicados como *Circular 288* de la OACI.

1.2 En septiembre de 2009, el 34º período de sesiones del Comité Jurídico expresó su apoyo para el establecimiento de un grupo de estudio que abordaría la cuestión de los pasajeros insubordinados. Por consiguiente, a principios del 2011 se reactivó el Grupo de estudio de la Secretaría sobre pasajeros insubordinados según una decisión del Consejo adoptada en la sexta sesión de su 188º período de sesiones en octubre de 2009.

#### 2. LABOR DEL GRUPO DE ESTUDIO DE LA SECRETARÍA

2.1 El grupo de estudio de la Secretaría reactivado celebró su primera reunión en Montreal, los días 2 y 3 de mayo de 2011, y su segunda reunión en París, los días 3 y 4 de octubre de 2011. El grupo identificó varios problemas jurídicos relacionados con los pasajeros insubordinados que era necesario abordar, incluido un examen de las cláusulas jurisdiccionales en el marco del *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves* (Convenio de Tokio de 1963) a fin de alinearlas con las prácticas modernas; el establecimiento de normas y prácticas comunes con respecto a las infracciones; el fortalecimiento de la cooperación internacional en la armonización de los procedimientos para hacer cumplir la ley; los poderes del comandante de la aeronave y la inmunidad conexa, y la condición de los oficiales de seguridad de a bordo (IFSO). El grupo de estudio llegó a la conclusión de que la cuestión de los pasajeros insubordinados debía ser tratada por la comunidad internacional, que la OACI era el foro adecuado para este fin y que el Convenio de Tokio debería ser

revisado y que se debía estudiar si su enmienda era viable, con referencia particular a la cuestión de los pasajeros insubordinados. Al tal efecto, el grupo recomendó que se estableciera un subcomité del Comité Jurídico y se le encomendara la tarea de preparar un proyecto de texto para modernizar el Convenio de Tokio.

### **3. LABOR DEL SUBCOMITÉ ESPECIAL DEL COMITÉ JURÍDICO**

3.1 El 15 de noviembre de 2011, durante la quinta sesión de su 194º período de sesiones, basándose en la recomendación del grupo de estudio, el Consejo decidió pedir al presidente del Comité Jurídico que estableciera un subcomité especial del Comité Jurídico para examinar el Convenio de Tokio, con referencia particular al problema de los pasajeros insubordinados. El 20 de diciembre de 2011, el presidente interino del Comité Jurídico, Sr. M. Jennison (Estados Unidos), estableció un subcomité especial y nombró al Sr. A. Piera (Emiratos Árabes Unidos) como Ponente. El Subcomité, presidido por la Sra. S.H. Tan (Singapur), se reunió dos veces en 2012.

3.2 En su primera reunión, del 22 al 25 de mayo de 2012, basándose en el informe del Ponente, el Subcomité concentró sus deliberaciones en la jurisdicción, una lista de infracciones, extradición, inmunidad del comandante de la aeronave, los IFSO y la amplitud de la modernización del Convenio de Tokio. En general, muchas delegaciones indicaron que era necesario más tiempo para recoger información y datos, llevar a cabo consultas en el interior de sus propios Estados y con partes interesadas en el exterior, y para estudiar más a fondo los problemas.

3.3 En su segunda reunión, del 3 al 7 de diciembre de 2012, el Subcomité continuó examinando los problemas identificados en su primera reunión. Con respecto a la cuestión relativa a la jurisdicción, el Subcomité había expresado previamente su parecer de que incluir y ejercer las jurisdicciones del Estado del explotador y del Estado de aterrizaje ayudaría a limitar la creciente tendencia al comportamiento insubordinado a bordo de las aeronaves. En el Subcomité hubo acuerdo general en el sentido de que era deseable establecer esas jurisdicciones. También se consideraron otras bases de jurisdicción. Aún queda por determinar si esas jurisdicciones serían obligatorias o facultativas. El Subcomité retuvo estas dos posibilidades para su consideración más a fondo por el Comité Jurídico.

3.4 Con respecto a la lista de infracciones, el Subcomité acordó no incluirla en el proyecto de instrumento, pero la mayoría propuso un nuevo Artículo 15 *bis* en el Convenio de Tokio para incluir dos tipos de actos. Estos son el acto de agresión física contra un miembro de la tripulación y la negativa a obedecer instrucciones legítimas impartidas por el comandante de la aeronave o en su nombre. Las disposiciones se mantienen entre corchetes para un examen más a fondo.

3.5 El Subcomité concluyó que no era necesario cambiar la redacción del Artículo 6 o del Artículo 10 del Convenio de Tokio con respecto a la inmunidad del comandante de la aeronave. Por lo que respecta a la cuestión de la extradición, el Subcomité estimó que no era necesario incluir disposiciones adicionales en el Convenio de Tokio.

3.6 Con respecto a la condición de los IFSO, el Subcomité tomó nota de que los IFSO no existían cuando se adoptó el Convenio de Tokio, pero actualmente su presencia a bordo de los vuelos internacionales está aumentando. Se consideró que era necesaria una labor más amplia para lograr consenso respecto a la función de los IFSO y sus correspondientes inmunidades en el marco del Convenio de Tokio.

3.7 Además, el Subcomité examinó otras cuestiones, tales como posibles reclamaciones financieras por parte de las líneas aéreas contra pasajeros insubordinados, particularmente en los casos de desviación de aeronaves; y definiciones de ciertos términos, tales como aeronaves “en vuelo”.

3.8 El Subcomité examinó también las formas en que es posible enmendar el Convenio de Tokio. Si se decidiera enmendar el Convenio de Tokio, el Subcomité recomienda que dichas enmiendas se efectúen mediante un protocolo complementario en lugar de por medio de un nuevo convenio autónomo. A fin de facilitar la labor futura, el Subcomité preparó un texto titulado “Principales cláusulas dispositivas del proyecto de protocolo para enmendar el Convenio de Tokio” que se reproduce en el **Apéndice** de esta nota de estudio.

3.9 El Subcomité concluyó que la labor en curso debería remitirse al Comité Jurídico para un examen más amplio. Aunque el Subcomité había preparado el marco básico del texto del proyecto de protocolo, era evidente que todas las cuestiones no podían resolverse a este nivel, por lo que dicho proyecto de protocolo contiene opciones y texto entre corchetes. Algunos asuntos de políticas podrían decidirse únicamente a nivel del Comité Jurídico o aun de una conferencia diplomática. Por consiguiente, el Subcomité recomendó unánimemente al Consejo que convocara el 35° período de sesiones del Comité Jurídico para examinar más a fondo el Convenio de Tokio, con particular referencia al problema de los pasajeros insubordinados.

3.10 Los informes de las dos reuniones del Subcomité se presentan en el sitio web de la OACI: <http://www.icao.int/secretariat/legal/LC-SC-MOT2/Pages/default.aspx>.

#### 4. **DECISIONES DEL CONSEJO**

4.1 El 20 de febrero de 2013, en la segunda sesión de su 198° período de sesiones, el Consejo decidió convocar el 35° período de sesiones del Comité Jurídico, del 6 al 15 de mayo de 2013, y dio instrucciones para que la reunión se celebrara como período de sesiones especial.

#### 5. **DECISIÓN DEL COMITÉ JURÍDICO**

5.1. Se invita al Comité Jurídico a:

- 1) tomar nota de la presente nota de estudio, y
- 2) examinar el proyecto de texto presentado en el **Apéndice**.

— — — — —

## APÉNDICE

### 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 cierran 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.”]

**[Artículo III]****Opción 1**

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

“2 *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.”]

**Opción 2**

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

“1. 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.”

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

“2 *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.”]

#### [Artículo IV]

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

##### **Opción 1**

“3. 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.”

##### **Opción 2**

“3. 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.”]

#### [Artículo V]

##### **Opción 1**

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

“2. Para fines de aplicación del párrafo 1, un oficial de seguridad de a bordo se considerará un pasajero.”]

##### **Opción 2**

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

**[Artículo VI]**

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

“1. 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.”]

**[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.]

— FIN —