



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**

INFORME DEL COMITÉ DE REDACCIÓN

1. El Presidente del 25º período de sesiones del Comité Jurídico constituyó un Comité de redacción para que examinara y propusiera el posible texto de un Protocolo al *Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves*, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963. Integraron el Comité de redacción representantes de doce Estados (Brasil, Canadá, Congo, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos de América, Francia, Jamaica, Japón, Líbano, Nigeria, República de Corea y Singapur), así como representantes de IATA y UIAA. Varios observadores también asistieron a las reuniones del Comité, el cual estuvo presidido por Australia.

2. El Presidente remitió al Comité de redacción los textos relacionados con los cinco asuntos siguientes:

- a) Ampliación de las bases de jurisdicción en la que los Estados contratantes pueden tomar medidas en virtud del Convenio de Tokio;
- b) La inclusión de una referencia a los oficiales de seguridad de a bordo en el texto del Convenio de Tokio;
- c) Identificación de los tipos de conducta que son especialmente preocupantes para los Estados contratantes, respecto a los cuales debería alentarse a los Estados a introducir sanciones apropiadas;
- d) El derecho de las líneas aéreas de recurrir a acciones judiciales contra los pasajeros insubordinados que ocasionan desvíos de vuelos; y
- e) La consideración de enmiendas de ciertas definiciones para modernizar el Convenio de Tokio en armonía con instrumentos de derecho aeronáutico recientes.

3. El texto que figura a continuación es el Protocolo propuesto, formulado por el Comité de redacción, que se somete a la consideración del Comité Jurídico. El nuevo texto propuesto se ha identificado subrayándolo.

4. En algunos casos, hay disposiciones completas que se mantienen entre corchetes, lo cual refleja la diferencia de opiniones entre Estados con respecto al concepto. En otros casos, se mantiene entre corchetes el texto de las enmiendas, lo cual refleja decisiones de política que, en opinión del Comité

de redacción, deberían ser remitidas al Comité Jurídico para consideración ulterior o para ser consideradas por una Conferencia diplomática.

5. Las principales cláusulas dispositivas del proyecto de Protocolo para enmendar el Convenio de Tokio son las siguientes:

Artículo I

El presente Protocolo constituye un complemento del Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963 (en adelante, “el Convenio”) y, para las Partes en el presente Protocolo, el Convenio y el presente Protocolo se leerán e interpretarán juntos como instrumento único.

Artículo II

Sustitúyase el párrafo 3 del Artículo 1 del Convenio por lo siguiente:

“3. Para los fines del presente Convenio:

a) se 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 [.] / [;]

[b) “oficial de seguridad de a bordo” significa una persona empleada del gobierno especialmente seleccionada, capacitada y autorizada por el gobierno del Estado del explotador o el gobierno del Estado de matrícula a ir en una aeronave, de conformidad con un acuerdo o arreglo bilateral o multilateral [.] / [., para protegerla y proteger a sus ocupantes contra actos de interferencia ilícita] / [., con el propósito de proteger la seguridad de esa aeronave, o de las personas o de los bienes a bordo.]];

[c) “Estado del explotador” significa el Estado en el que está situada la oficina principal del explotador o, 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

Sustitúyase el Artículo 3 del Convenio por lo siguiente:

“1. El Estado de matrícula de la aeronave será competente para conocer de las infracciones y actos cometidos a bordo.

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

a) en calidad de Estado de aterrizaje, si la aeronave a bordo de la cual se comete la infracción o el 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 son cometidos a bordo de una aeronave arrendada sin tripulación al arrendatario que tiene su oficina principal o, de no tener el arrendatario tal oficina, que tiene su residencia permanente en dicho Estado [./[/; y]
- c) [si la infracción o el acto es cometido por o contra un nacional de dicho Estado.]

2. Cada Estado contratante deberá tomar las medidas que sean necesarias a fin de establecer su jurisdicción como Estado de matrícula sobre las infracciones [y actos] cometidas [os] a bordo de las aeronaves matriculadas en tal Estado.

“2 bis. Cada Estado contratante también deberá tomar las medidas que sean necesarias para establecer su jurisdicción sobre las infracciones [o actos] cometidas [os] a bordo de una aeronave en los casos siguientes:

- a) 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 que tiene su oficina principal o, de no tener el arrendatario tal oficina, que tiene su residencia permanente en dicho Estado.

[2 ter. Cada Estado contratante también podrá tomar todas las medidas que sean necesarias para establecer su jurisdicción sobre infracciones [o actos] cometidos a bordo de una aeronave si una infracción [o un acto] es [son] cometida [dos] por o contra un nacional de dicho Estado.]

3. El presente Convenio no excluye ninguna jurisdicción penal ejercida de acuerdo con las leyes nacionales.”

Artículo IV

Añádase como Artículo 3 bis del Convenio lo siguiente:

“Si un Estado contratante, ejerciendo su jurisdicción en virtud del Artículo 3, ha sido notificado, o ha sabido de otro modo, que uno o más Estados contratantes están llevando a cabo una investigación, enjuiciamiento o procedimiento judicial con respecto a las mismas infracciones o actos, deberá consultar, según corresponda, con los otros Estados contratantes a fin de coordinar sus medidas.”

Artículo V

Se ha suprimido el párrafo 2 del Artículo 5.

[Artículo VI

Sustitúyase el párrafo 2 del Artículo 6 del Convenio por lo siguiente:

“2. El comandante de la aeronave puede exigir o autorizar la ayuda de los demás miembros de la tripulación y solicitar o autorizar, pero no exigir, la ayuda de [un oficial de seguridad de a bordo o] los

pasajeros, con el fin de tomar medidas coercitivas contra cualquier persona sobre la que tenga tal derecho. Cualquier miembro de la tripulación, oficial de seguridad de a bordo o pasajero podrá tomar igualmente medidas preventivas razonables sin tal autorización, cuando tenga razones fundadas para creer que tales medidas son urgentes a fin de proteger la seguridad de la aeronave, de las personas o de los bienes en la misma.”]

[Artículo VII

Sustitúyase el Artículo 10 del Convenio por lo siguiente:

“Por las medidas tomadas con sujeción a lo dispuesto en este Convenio, el comandante de la aeronave, los demás miembros de la tripulación, los pasajeros, cualquier oficial de seguridad de a bordo, el propietario, el operador de la aeronave y la persona en cuyo nombre se realice el vuelo no serán responsables en procedimiento alguno por razón de cualquier trato sufrido por la persona objeto de dichas medidas.”]

[Artículo VIII

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

“1. Se alienta a cada Estado contratante a tomar las medidas que sean necesarias para iniciar procedimientos penales o administrativos contra toda persona que a bordo de una aeronave civil cometa un delito u acto referido en el Artículo 1, párrafo 1, en particular:

- a) agresión física o amenaza de cometer tal agresión contra un miembro de la tripulación;
- b) negativa a obedecer instrucciones legítimas impartidas por el comandante de la aeronave, o por un miembro de la tripulación en nombre del comandante de la aeronave, con la finalidad de garantizar la seguridad de la aeronave o la de las personas o bienes a bordo de la misma.

[2. Ninguna de las disposiciones del presente Convenio afectará al derecho de cada Estado contratante de introducir [o mantener], de conformidad con su legislación nacional, medidas apropiadas para sancionar actos insubordinados o perturbadores cometidos a bordo.”]]

Artículo IX

Sustitúyase el párrafo 1 del Artículo 16 del Convenio por lo siguiente:

1. Las infracciones cometidas a bordo de aeronaves serán consideradas, a los fines de extradición entre los Estados Contratantes, como si se hubiesen cometido no sólo en el lugar en que hayan ocurrido sino también en los territorios de los Estados Contratantes que deben establecer su jurisdicción de conformidad con los párrafos 2 y 2bis del Artículo 3, y que han establecido su jurisdicción de conformidad con el párrafo 2ter del Artículo 3.

[Artículo X

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

“Cuando el comandante de la aeronave desembarca o entrega una persona en virtud de lo dispuesto en el Artículo 8 ó 9 respectivamente, no se impedirá al explotador que obtenga de tal persona indemnización por los daños y perjuicios sufridos por el explotador como resultado de tal desembarque o entrega.”]

— FIN —