



COMITÉ JURÍDICO — 35º PERÍODO DE SESIONES

(Montreal, 6 – 15 de mayo de 2013)

**Cuestión 7 del
orden del día: Informe sobre la labor realizada en el período de sesiones**

PROYECTO DE INFORME SOBRE LA LABOR DEL 35º PERÍODO DE SESIONES DEL COMITÉ JURÍDICO

1. Los párrafos 2:23 a 2:71 adjuntos están relacionados con el proyecto de informe sobre la cuestión 2 del orden del día del Comité Jurídico.

— — — — —

2:23 El presidente **resumió** el debate, tomando nota del considerable consenso en cuanto a la jurisdicción del Estado de aterrizaje. Unas pocas delegaciones que se oponían a cambios al Artículo 3 del Convenio de Tokio declararon que podrían aceptar una jurisdicción opcional del Estado de aterrizaje en el marco de la Opción 2. El presidente tomó nota de que había cierto apoyo por, y no una oposición contra, la propuesta expresada en el párrafo 2:15 con respecto a una excepción a la jurisdicción del Estado de aterrizaje en casos en que el Estado de nacionalidad solicita la extradición de uno de sus nacionales acusados de comportamiento insubordinado, y que esta propuesta merece un estudio más a fondo. Por consiguiente, la jurisdicción del Estado de aterrizaje se incluiría en el proyecto de Protocolo como una jurisdicción obligatoria sin estar entre corchetes. El presidente tomó nota de que había pocos comentarios sobre los dos enfoques opcionales para la redacción del Artículo III del proyecto de Protocolo. Sin embargo, se había expresado la opinión de que cualquiera de los enfoques debería respetar la estructura actual del Artículo 3 y quedar en armonía con este Artículo y, por consiguiente, él indicaría al grupo de redacción que tuviera esto en consideración cuando se siguiera examinando esta cuestión.

2:24 El Comité consideró seguidamente la **jurisdicción del Estado del explotador**. Un gran número de delegaciones apoyaba la jurisdicción del Estado del explotador como obligatoria, dado el creciente número de aeronaves arrendadas en el mundo actual, una situación que no existía en 1963, y que ponen de relieve los datos proporcionados en la nota LC/35-WP/2-2. Una delegación señaló el ejemplo de aeronaves matriculadas en países de la Unión Europea por razones jurídicas y económicas, quedando el Estado del explotador virtualmente desconocido, especialmente para los pasajeros, lo que menoscabaría en favor de la jurisdicción del Estado del explotador la certidumbre jurídica y refleja la realidad moderna. Una delegación subrayó que en caso de que se aceptara la jurisdicción del Estado del explotador, el Artículo 16 del Convenio de Tokio debería ajustarse en consecuencia o bien podría añadirse una disposición mediante la cual el Estado de matrícula transferiría algunos poderes al Estado del explotador de conformidad con el Artículo 83 *bis* del Convenio de Chicago. Una delegación observadora, en apoyo de la jurisdicción obligatoria del Estado del explotador, reiteró los puntos citados en sus párrafos 2.7 al 2.11 de la nota LC/35-WP/2-2.

2:25 Varias delegaciones podrían optar por una jurisdicción obligatoria u opcional del Estado del explotador. De las delegaciones que tenían reservas respecto a la jurisdicción del Estado del explotador, una se remitió a sus comentarios con respecto a la jurisdicción del Estado de aterrizaje, citando los problemas relacionados con el Estado del explotador que se incluyen en un instrumento jurídico internacional, su efecto en una relación determinada por el derecho civil y los consiguientes problemas que podrían surgir en Estados del derecho civil con grandes empresas de arrendamiento. Otra delegación afirmó que imponer a los Estados la obligación de adoptar la jurisdicción del Estado del explotador es una medida de intrusión y que solo debería recurrirse a ella cuando se hubieran agotado otras alternativas. Dicho esto, esta delegación podía vivir con la jurisdicción opcional del Estado del explotador en el marco de la Opción 2 o, como alternativa, podía considerar la posibilidad de que el Convenio de Tokio reflejara la explotación de aeronaves mediante propiedad o arrendamiento, lo que no supondría necesariamente una ampliación de jurisdicción.

2:26 Después de examinar más a fondo la jurisdicción del Estado del explotador, muchas delegaciones sostenían la opinión de que el marco jurídico debía de fijar el desarrollo de la práctica de la industria. Por consiguiente, el Convenio de Tokio debería ser enmendado para establecer esa jurisdicción con carácter obligatorio. Otras delegaciones estimaron que el establecimiento de tal jurisdicción debía ser con carácter opcional. Algunas delegaciones opinaban que la cuestión de la jurisdicción del Estado del explotador no era tan obvia como el Estado de aterrizaje. No se dijo nada para demostrar que el establecimiento de esa jurisdicción era necesario para abordar la cuestión de los pasajeros insubordinados. No se consideraba que era proporcionado introducir cambios en el sistema jurídico para tratar esos asuntos cuando no se había demostrado que fueran causados por la falta de jurisdicción. Además, la

expansión de jurisdicción no resulta necesariamente en un aumento de enjuiciamientos de pasajeros insubordinados. Una delegación señaló que el Artículo 3, párrafo 3 del Convenio, no prohíbe que se establezcan otras jurisdicciones de conformidad con la ley nacional. Toda nueva disposición que establezca jurisdicción con carácter opcional puede ser erróneamente interpretada como que disminuye el efecto de ese párrafo.

2:27 El presidente **resumió** el debate diciendo que había habido apoyo general para incluir en el proyecto de protocolo la disposición concerniente a la jurisdicción del Estado del explotador. La mayoría consideraba que esa jurisdicción debería establecerse con carácter obligatorio. Por consiguiente, las disposiciones relativas a esa jurisdicción debían presentarse sin estar entre corchetes. Al mismo tiempo, se mencionaría en el informe del Comité que algunas delegaciones habían expresado reservas sobre esta cuestión.

2:28 El Comité consideró seguidamente **otros fundamentos de jurisdicción**, incluida la jurisdicción territorial, la jurisdicción del Estado de nacionalidad de las víctimas o de los probables infractores, así como el de residencia habitual de los probables infractores.

2:29 Con respecto a la jurisdicción territorial, una delegación declaró que debería mencionarse explícitamente en el proyecto de protocolo. Otras estimaron que en el contexto de los pasajeros insubordinados, debería ponerse énfasis en el Estado de matrícula, el Estado de aterrizaje y el Estado del explotador. En cuanto a la jurisdicción territorial en general, no había indicación de ningún problema en la práctica actual.

2:30 Varias delegaciones apoyaban la jurisdicción opcional del Estado de nacionalidad de la víctimas o de los probables infractores. Una delegación reiteró que el Artículo 3, párrafo 3, comprendía todas las jurisdicciones opcionales. Como resultado, no se justificaban más referencias a la jurisdicción opcional.

2:31 En vista del pequeño número de delegaciones que intervenían en estas cuestiones, el presidente propuso y el Comité **acordó** que la disposición concerniente a la jurisdicción del Estado de nacionalidad se pusiera entre corchetes y se remitiera al Comité de redacción para su formulación. Con respecto a la jurisdicción territorial y la jurisdicción del Estado de residencia habitual, hubo acuerdo en que no era necesaria una referencia dado que no se indicaba apoyo.

2:32 A este respecto, el presidente anunció que el **Comité de redacción** estaba integrado por los siguientes Estados: Australia, Brasil, Canadá, Congo, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos, Francia, Jamaica, Japón, Líbano, Nigeria, República de Corea y Singapur. La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) y la Unión Internacional de Aseguradores Aeroespaciales (UIAA) fueron invitadas como observadores. El delegado de Australia presidiría el Comité.

2:33 Una delegación mencionó que el Artículo 4 del Convenio de Tokio solo se refería a la jurisdicción penal, mientras que el proyecto de protocolo se refería a sanciones administrativas.

2:34 En caso de múltiples jurisdicciones posibles y a fin de acelerar la coordinación apropiada entre los diferentes sistemas jurídicos, se sugirió agregar al proyecto de protocolo el siguiente Artículo 3 bis:

“Si un Estado contratante en el ejercicio de 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

la misma conducta, esos Estados contratantes deberán, según corresponda, consultarse entre sí a fin de coordinar sus medidas.”

2:35 Varias delegaciones apoyaron esta adición, declarando que esto podría atenuar ciertas preocupaciones relativas a la superposición de las jurisdicciones. Una delegación propuso remplazar “según corresponda” por “ser alentados a” a fin de dar cierta flexibilidad a los Estados. Se señaló que la mayoría de las infracciones previstas en esta disposición eran de una naturaleza menos grave y no supondrían el complicado procedimiento de extradición.

2:36 Dado que no había oposición a este proyecto de disposición, el Comité decidió remitirlo al Comité de redacción a fin de producir un texto más refinado, si era necesario.

2:37 El Comité examinó seguidamente las **posibles infracciones** que habrá de prever el proyecto de protocolo. La presidenta del Subcomité explicó que la lista de infracciones la había considerado inicialmente el Subcomité a fin de prever denominadores comunes para la extensión de la jurisdicción del Estado de aterrizaje y del Estado del explotador. Después de considerar el asunto, el Subcomité encontró que era muy difícil estar de acuerdo sobre el contenido de tal lista. En definitiva, el Subcomité decidió no incluir la lista de infracciones pero propuso por mayoría agregar al Convenio de Tokio el siguiente Artículo 15 *bis*:

“1. Cada Estado contratante se asegurará de que los siguientes actos sean punibles con sanciones penales o administrativas 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 y en su nombre para los fines mencionados en el Artículo 6, párrafo 1 apartados 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 para otros actos de insubordinación o perturbadores cometidos por pasajeros.”

En el Subcomité, la mayoría estimaba que los apartados a) y b) mencionados antes constituirían una descripción de conductas más que una lista de infracciones.

2:38 Una delegación, en apoyo de la declaración de la presidenta del Subcomité mencionada antes, declaró que el Artículo 15 *bis* había sido concebido como un compromiso entre quienes preferían y quienes no preferían tener una lista de infracciones. Se tomó nota de que debido a diferentes connotaciones culturales, las normas de comportamiento varían de un Estado a otro. El Artículo 15 *bis* podía servir para demostrar que ciertos actos irrespetuosos para los miembros de la tripulación no son internacionalmente tolerables. El texto del Artículo 15 *bis* estaba redactado de modo de evitar la duplicación con las disposiciones de otros convenios. Esta opinión fue respaldada por varias delegaciones, que mencionaron que los actos que tenían repercusiones negativas para la seguridad operacional o la aeronave o las personas a bordo debían ser punibles.

2:39 Otra delegación se oponía a cualquier esfuerzo para transformar el Convenio de Tokio en otro instrumento para convertir infracciones en delitos. Se declaró que el Artículo 15 *bis* es, precisamente, una lista de infracciones. El Convenio de Tokio había sido aplicado durante 50 años y había sido integrado en varias leyes nacionales. No debería cambiarse sin precauciones debido a la preocupación por el comportamiento insubordinado. La descripción de actos inaceptables a bordo de aeronaves podría proporcionarse mediante textos de orientación, tales como la Circular 288 de la OACI actualizada. Esta delegación señaló además que el contenido del Artículo 15 *bis* quedaría superpuesto, por lo menos parcialmente, con las disposiciones de los convenios existentes adoptados bajo los auspicios de la OACI. Por ejemplo, la agresión física mencionada en el apartado a) podía superponerse con el apartado a) del párrafo 1 del Artículo 1 del Convenio de Montreal de 1971, y con el Convenio de Beijing de 2010. Si la lista de infracciones debía de incluirse en el protocolo de enmienda del Convenio de Tokio, entonces sería necesario incorporar también disposiciones de salvaguardia, tales como la cláusula para excluir la aplicación del Convenio a actividades militares. Esta delegación recibió el apoyo de varias otras delegaciones.

2:40 Una delegación expresó sus reservas acerca de la necesidad del Artículo 15 *bis* propuesto para el proyecto de protocolo del Convenio de Tokio. Dicha delegación indicó que compartía la misma preocupación planteada antes: es decir, que las infracciones descritas en el Artículo 15 *bis* se superponen con las que ya están previstas en el *Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil* (Convenio de Montreal de 1971), el *Convenio para la represión de actos ilícitos relacionados con la aviación civil internacional* (Convenio de Beijing de 2010), y el *Protocolo complementario del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves* (Protocolo de Beijing de 2010). La delegación, señalando que muchas de las delegaciones que habían tomado la palabra antes habían indicado que la conducta descrita en el Artículo 15 *bis* ya se consideraba delito en virtud de las disposiciones de sus respectivas legislaciones, opinó además que la cuestión de los pasajeros insubordinados, que el Artículo 15 *bis* ostensiblemente trataba de abordar, es una cuestión en que los Estados no ejercen jurisdicción cuando ocurre una infracción, no una cuestión en que los Estados no consideran delitos determinadas infracciones.

2:41 Otra delegación señaló tres puntos débiles del Artículo 15 *bis* propuesto. Primero, la delegación declaró que el Convenio de Tokio era una parte de un sistema de instrumentos, que incluía el Convenio de Montreal de 1971, el Convenio de Beijing de 2010 y el Protocolo de Beijing de 2010, que ya trataban de las conductas descritas en el Artículo 15 *bis*. Segundo, se había tomado nota de que debido a que los elementos de los delitos varían de acuerdo con las leyes nacionales, el Artículo 15 *bis* no lograría uniformidad internacional. Tercero, la delegación afirmó que puesto que ninguna lista sería exhaustiva, inevitablemente quedarían excluidas algunas infracciones; por consiguiente, sería mejor no incluir dicha lista.

2:42 Una delegación observó que en la medida que la propuesta de Convenio de Tokio revisado extendiera la jurisdicción sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de aeronaves al Estado de aterrizaje y al Estado del explotador, era necesario abordar la cuestión de si esta jurisdicción ampliada debía aplicarse a las infracciones descritas en el Artículo 1 o a las infracciones descritas en el Artículo 15 *bis* o a ambos artículos. Segundo, la delegación puso énfasis en que si bien el Artículo 15 *bis* obliga a que ciertos actos sean castigados por sanciones penales o administrativas apropiadas, no todos los Estados emplean las llamadas “sanciones administrativas” de esta manera; por lo tanto, era necesario aclarar los tipos de sanciones administrativas que debían esperarse. Tercero, la delegación observó que la “agresión física o amenaza de cometer tal agresión contra un miembro de la tripulación” estaba comprendida entre las infracciones que prevé el Convenio de Beijing de 2010 y, por consiguiente, la adopción del Artículo 15 *bis* crearía una superposición entre un Convenio de Tokio revisado y el Convenio de Beijing con respecto a estas infracciones. Finalmente, la delegación se refirió a

la formulación del apartado b) del párrafo 1 del Artículo 15 *bis* propuesto y sugirió que para justificar que se incluyera este texto era necesario aclarar el requisito del riesgo para la seguridad operacional de la aeronave. La delegación propuso el siguiente texto revisado:

- a) la 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), *y probablemente poner en peligro la seguridad operacional de la aeronave.* (en el original)

2:43 El presidente puso de relieve el régimen de sanciones civiles (administrativas) vigentes en los Estados Unidos de América. Señaló además que él estimaba que había una “subutilización” de sanciones administrativas en los textos de orientación de la OACI, pero al mismo tiempo preguntaba si un Convenio de Tokio revisado era el medio apropiado para promover el uso de sanciones civiles.

2:44 Una delegación tomó nota de que si bien los Estados que apoyaban una lista de infracciones en el proyecto de protocolo generalmente procuraban la armonización y reciprocidad de trato con respecto a esas infracciones, los comentarios sugerían que la cuestión de considerar delitos los actos enumerados en el Artículo 15 *bis* propuesto en gran medida ya estaba armonizada debido al reconocimiento de estas infracciones en las leyes nacionales de los Estados. Esta delegación expresó que comprendía la postura de aquellos Estados que no querían convertir al Convenio de Tokio revisado en un “Convenio sobre delitos”. A la luz de esto, la delegación presentó una nueva solución intermedia con los siguientes elementos:

- a) Vuélvase a redactar el Artículo 15 *bis* como sigue:

“Se alienta a cada Estado contratante a asegurarse de que toda persona que cometa una infracción o un acto mencionado en el Artículo 1, párrafo [1]/ [1 b)], en particular, que ponga en peligro la seguridad operacional de la aeronave o de las personas o bienes a bordo sea adecuadamente castigada por sanciones penales o administrativas”.

- b) que el Comité Jurídico recomienda que la Conferencia Diplomática, si o cuando se celebre, adopte una resolución instando a la OACI a actualizar la Circular 288, si es necesario, con el apoyo de, por ejemplo, un grupo *ad hoc* creado por Estados participantes en la Conferencia Diplomática para incluir una lista de actos de insubordinación que comúnmente ocurren a bordo de aeronaves y que los Estados partes deberían considerar delitos en sus leyes nacionales.

2:45 En respuesta, una delegación expresó sus dudas acerca del examen de un proyecto de texto específico en la sesión Plenaria y propuso la formación de un pequeño grupo de “amigos del presidente” para trabajar sobre el asunto. La delegación sugirió además que la referencia a sanciones administrativas en el Artículo 15 *bis* propuesto abordara la diversidad de sistemas jurídicos entre los Estados. La delegación opinó además que el fin del protocolo propuesto era tratar a los pasajeros insubordinados y que no todas las conductas de los pasajeros insubordinados llega al nivel de amenaza a la seguridad operacional de la aeronave, de modo que, el fin del protocolo no se lograría con el texto revisado que se había propuesto.

2:46 El presidente sugirió que para seguir adelante con el debate éste debería centrarse en la cuestión general de si el carácter del proyecto de instrumento debería cambiarse o no para abordar la cuestión de considerar como delitos ciertos actos o comportamientos.

2:47 Otras delegaciones ofrecieron diversas opiniones, algunas favorecían en general la inclusión del Artículo 15 *bis* (o algo semejante), unas pocas se oponían a incluirlo y otras estaban a favor de revisar el texto según los lineamientos que se habían propuesto antes en el párrafo 2:44, o incluso quitándolo del proyecto de protocolo para incluirlo en una revisión de la Circular 288 de la OACI. Principalmente, más de una delegación tomó la palabra para sugerir que el texto del Artículo 15 *bis* se cambiara de modo que se aplicara a “personas” a bordo de la aeronave, por oposición a solo “pasajeros”.

2:48 Al **resumir el debate**, el presidente propuso que sobre la cuestión fundamental de si el carácter del proyecto de instrumento debía o no cambiarse para abordar la cuestión de considerar delitos ciertos actos o comportamientos (es decir, mediante la inclusión del Artículo 15 *bis* o algo semejante), no había consenso entre los delegados de un sentido u otro. Él afirmó que quizás esto fuera un resultado apropiado, puesto que la cuestión del carácter fundamental del instrumento no era por sí misma una cuestión jurídica, sino una cuestión de política; dijo además que el Artículo 15 *bis*, como tal, en definitiva sería sometido a una conferencia diplomática para una decisión.

2:49 El Comité **acordó** crear un grupo pequeño para considerar las mejoras al proyecto del Artículo 15*bis*, pero no la cuestión fundamental de si el Artículo 15 *bis* debería ser incluido o no en el texto del proyecto de protocolo, integrado por las siguientes delegaciones: Argentina, China, Colombia, Ecuador, Francia, Jamaica, Japón, Singapur y la IATA, presidido por Jamaica.

2:50 Una vez concluidos los debates sobre el Artículo 15 *bis*, el presidente pidió una ronda de declaraciones generales sobre el tema de los **IFSO**. Las declaraciones ofrecidas por las delegaciones a este respecto eran diversas. Una delegación sugirió que incluir la cuestión de los IFSO exigía un nuevo instrumento, un instrumento independiente. Tres otras delegaciones dijeron que la noción de los IFSO era una realidad moderna y que si el Comité debía producir un Convenio de Tokio revisado que no mencionaba los IFSO, no podría considerarse razonablemente una “modernización” del instrumento.

2:51 Algunas delegaciones aprovecharon esta oportunidad para presentar opiniones sobre temas específicos relacionados con los IFSO; por ejemplo, dos delegaciones afirmaron que los IFSO deberían actuar únicamente de conformidad con la solicitud y autoridad del piloto al mando (PIC). Otra delegación, adoptó una opinión opuesta, diciendo que la autoridad de los IFSO era complementaria y no supeditada o contraria a la autoridad del PIC. Con esto en mente, esta delegación afirmó que un IFSO, encargado por su gobierno de supervisar la respuesta para hacer cumplir la ley ante incidentes a bordo de aeronaves y que necesitaba un grado de autonomía para responder cuando fuera necesario a meras perturbaciones al orden y disciplina con el potencial de llegar a ser interferencia ilícita, necesitaba la autoridad para tomar medidas unilaterales (es decir, sin la solicitud o autorización por parte del PIC).

2:52 Algunas delegaciones no veían la necesidad de incluir disposiciones sobre los IFSO en el Convenio de Tokio fundadas en las actividades de estos, incluyendo sus respectivas atribuciones e inmunidades, que ya están previstas en acuerdos bilaterales o multilaterales entre Estados. Una delegación propuso que sería más apropiado para las cuestiones respecto a los IFSO que estén reglamentadas en un instrumento internacional separado del Convenio de Tokio. Otra delegación, con el apoyo de otra delegación, propuso que la cuestión de los IFSO se incluyera en el programa de trabajo del Comité Jurídico de manera que se considerara de forma distinta e independiente del Convenio de Tokio.

2:53 Varias delegaciones declararon que habían establecido acuerdos bilaterales con otros Estados o sancionado leyes relativas a los IFSO. Algunas delegaciones declararon que no habían tenido dificultades en la implantación del programa de los IFSO, que pudieran requerir la formulación de otras disposiciones en un instrumento internacional tal como el Convenio de Tokio.

2:54 Varias delegaciones podían apoyar que se incluyeran disposiciones sobre los IFSO en el proyecto de protocolo siempre que fueran compatibles con el Anexo 17 y se limitaran a abarcar únicamente los actos de interferencia ilícita y no incluyeran el deber de mantener el buen orden y la disciplina a bordo de las aeronaves. Varias delegaciones veían la necesidad de examinar más a fondo la función de los IFSO, y algunas, señalaron que en sus Estados esta función estaba limitada a intervenir únicamente en los casos más graves, tales como apoderamiento ilícito y terrorismo. Se expresó la preocupación de que ampliar la función de los IFSO para tratar de casos menos graves podría poner de manifiesto su presencia a bordo comprometiendo así la naturaleza secreta o encubierta de su presencia. Varias delegaciones que podían aceptar que se incluyeran disposiciones sobre los IFSO, si la mayoría de las delegaciones deseaban hacerlo o si tenían que elegir, estaban a favor del texto contenido en la Opción 2 del Artículo IV presentado en el Apéndice de la nota LC/35-WP/2-1. Si bien algunas delegaciones veían la necesidad de definir actos de interferencia ilícita, otras delegaciones estimaban que estaban definidos adecuadamente en el Anexo 17.

2:55 Las delegaciones que apoyaban que se incluyeran en el Convenio de Tokio disposiciones relativas a los IFSO expresaban la opinión que los IFSO no podían clasificarse adecuadamente como pasajeros o miembros de la tripulación. Esas delegaciones sostuvieron que los IFSO tienen una condición especial diferente de la de un pasajero o miembro de la tripulación debido a su instrucción y a las reglas de enfrentamiento y porque son empleados gubernamentales que no están sujetos a la línea jerárquica aplicable a los miembros de la tripulación. Otra delegación aclaró que incluir a los IFSO en el Convenio de Tokio no significaría que tenían inmunidad absoluta dado que estarían obligados a actuar razonablemente.

2:56 El presidente propuso que, después de concluidas las declaraciones generales, la cuestión se siguiera considerando y que las delegaciones abordaran la condición y el alcance de las funciones de los IFSO, sus inmunidades y definiciones, en ese orden. El presidente tomó nota de que aún no había consenso sobre si los IFSO deberían reconocerse en el Convenio de Tokio e indicó que varias delegaciones se oponían a esto mientras que otras podían aceptarlo, dependiendo de cómo se formulara la disposición. Al mismo tiempo, una mayoría considerable podría apoyar que se incluyera una disposición sobre los IFSO basándose en que esto sería un reconocimiento del statu quo que es pertinente como parte de la actualización del Convenio de Tokio. Además, una clara mayoría expresó la preferencia de considerar el texto de la Opción 2. El presidente tomó nota además de que, por la información que habían proporcionado al Comité varias delegaciones, muchos Estados especifican las funciones de los IFSO y sus operaciones con sujeción a acuerdos bilaterales y, algunas veces a acuerdos multilaterales. Por consiguiente, propuso que la forma de abordar la cuestión del alcance de las funciones podría consistir en determinar si mediante el convenio enmendado se debería impedir a los IFSO que ayudaran a mantener el orden y la disciplina a bordo de las aeronaves.

2:57 Una delegación, citando la dificultad que tenía para estar de acuerdo con lo que el presidente había descrito como la opinión preponderante sobre el reconocimiento de los IFSO en el Convenio de Tokio, propuso que se sometiera a votación a fin de determinar definitivamente la opinión de la mayoría sobre si se incluiría a los IFSO o no.

2:58 El presidente recordó que el Comité generalmente procedía por consenso y señaló que, en términos del Artículo 31 del Reglamento interno, para proceder por mayoría de votos una moción tenía que ser propuesta por una delegación y apoyada por otra delegación. El presidente concluyó que ya que como esto no había ocurrido y un número considerable de delegaciones había expresado apoyo para que se siguiera considerando la cuestión, la forma apropiada de determinar cuál era la opinión era continuar discutiendo las cuestiones.

2:59 Una delegación reiteró su solicitud de aclaración sobre qué deberes y responsabilidades debían asignarse a los IFSO y el marco en que ellos debían desempeñarlas. Al responder a esta pregunta, una delegación explicó que cada Estado tenía la discreción de decidir el alcance de los deberes y responsabilidades que quería, ya fuera un alcance amplio que requería una respuesta a los delitos cometidos a bordo de una aeronave o un alcance restringido únicamente a ciertos actos o infracciones. Esta delegación explicó además que el marco para la ejecución de estas responsabilidades podía establecerse en tres niveles diferentes, es decir, en la legislación interna, en acuerdos bilaterales o multilaterales y en un instrumento internacional tal como el Convenio de Tokio. Esta delegación expresó su preferencia porque el alcance más amplio de las responsabilidades se previera en el instrumento internacional, dando así a los diferentes Estados la flexibilidad de optar por el alcance ideal que aplicaría a los IFSO que entraran en ese Estado.

2:60 A petición de una delegación, la presidenta del Subcomité informó al Comité que el Subcomité, en su última reunión, había tomado nota de que el uso de los IFSO había aumentado en el curso de los años llegando a la conclusión de que se debía considerar incluirlos en el Convenio de Tokio. Sin embargo, como la opinión del Subcomité estaba dividida sobre si era o no adecuado, para fines de tener derecho a inmunidades, clasificar a los IFSO como pasajeros, había consenso en que esta cuestión se remitiera al Comité Jurídico en la forma de dos textos opcionales entre corchetes como se habían presentado en el párrafo 8.5.6 del Informe de la reunión.

2:61 Una delegación señaló que los IFSO no estaban previstos cuando se adoptó el Convenio de Tokio. En consecuencia, los IFSO eran tratados como pasajeros y no estaban adecuadamente protegidos para las medidas adoptadas sin autorización del PIC. Por lo tanto, la delegación declaró que estaba a favor de dar a los IFSO el reconocimiento y la protección que necesitaban. El presidente señaló que cada Estado debe decidir por sí mismo si ha de tener o no un programa IFSO y el alcance de las funciones del IFSO; la primera cuestión para el Comité era si y en qué medida un Convenio de Tokio revisado debería abordar las funciones y responsabilidades de los IFSO.

2:62 En el debate que siguió, la mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra apoyaron la noción de que las funciones y responsabilidades de los IFSO deberían abordarse en el proyecto de protocolo; sin embargo, había desacuerdo en cuanto a cuál debería ser el papel de los IFSO. Por ejemplo, una delegación propuso que las funciones y responsabilidades de los IFSO deberían incluir mantener el buen orden y la disciplina a bordo de la aeronave en vuelo; una segunda delegación sugirió que las funciones y responsabilidades de los IFSO deberían considerarse más limitadas, de modo que la intervención de los IFSO se permita solamente para detener la conducta que pondría en peligro la seguridad operacional del vuelo; mientras una tercera delegación limitaría el papel de los IFSO aún más, de manera que la finalidad de los IFSO fuera impedir la “interferencia ilícita” como se define en el Anexo 17 al Convenio de Chicago. Al ver que no había más solicitudes, el presidente hizo un **resumen preliminar** del debate, en el que sugirió que la opinión prevaleciente era que la modernización del Convenio de Tokio exigía el reconocimiento de los IFSO como una categoría particular de actor a bordo de la aeronave y que la mayoría de los Estados favorecía un uso restrictivo de los IFSO de conformidad con el Anexo 17.

2:63 Con respecto a las “inmunidades” de los IFSO, una delegación instó al Comité a no concentrarse en las “inmunidades” por sí mismas, sino en las “protecciones”; la delegación sostuvo que los IFSO deberían tener las mismas protecciones otorgadas al piloto, la tripulación y los pasajeros cuando actúan dentro del ámbito de sus funciones; es decir, hacer frente a amenazas a la seguridad operacional de la aeronave; la delegación puso énfasis también en que un Convenio de Tokio revisado debe reconocer la existencia de los IFSO como una categoría distinta de actor a bordo de la aeronave. Esta postura tuvo eco general entre las delegaciones restantes que hicieron uso de la palabra sobre esta cuestión.

2:64 El Comité tomó nota de la sugerencia de que la palabra “protección” sería preferible a “inmunidades”, dado que esta última podría dar una impresión equivocada.

2:65 Se expresaron distintos pareceres sobre cuál debería ser la función principal de los IFSO, si tomar medidas razonables contra un acto previsto en el párrafo 1 del Artículo 1 del Convenio de Tokio (Opción 1) o proteger a la aeronave contra actos de interferencia ilícita con la aviación civil (Opción 2), como se refleja en el proyecto de Artículo IV en la nota LC/35-WP/2-1, donde se sugiere la posible enmienda del Artículo 6 del Convenio de Tokio de 1963 mediante la incorporación de un nuevo párrafo 3. Varias delegaciones apoyaron la Opción 2, en la que se admite que los IFSO tomen medidas razonables ante un acto de interferencia ilícita. Opinaron también que esta opción debería aplicarse además al Artículo 10 del Convenio y que los Artículos 6 y 10 deberían leerse en paralelo, y que ambas disposiciones deberían considerarse conjuntamente para su enmienda. Una delegación sugirió que debería ampliarse el alcance de los deberes del IFSO para abarcar, en sentido genérico, la seguridad operacional de la aeronave que se encuentre en peligro a causa de una conducta ilícita intencional. Otras delegaciones consideraron que la responsabilidad del IFSO debería limitarse a actuar ante actos de interferencia ilícita.

2:66 Se observó que ya existen definiciones para IFSO y para acto de interferencia ilícita en el Anexo 17 del Convenio de Chicago que vinculan las responsabilidades del IFSO con los actos de interferencia ilícita. El Comité tomó nota asimismo de que también se hace mención de la interferencia ilícita en otros documentos de la OACI (Docs 9713 y 8973). Sin embargo, algunas delegaciones opinaron que sería necesario definir la expresión “interferencia ilícita” porque la definición que figura en el Anexo 17 no concuerda con la noción de un IFSO a bordo de una aeronave en vuelo.

2:67 Las opiniones se mostraron divididas en relación con la protección que debiera acordarse al IFSO. Algunas delegaciones se dijeron a favor de la protección, mientras que otras opinaron que los IFSO debían recibir igual trato que cualquier otro individuo que debe asumir la responsabilidad de sus actos y que debía imperar la ley. Se observó que, en el caso de prevalecer la primera postura, podría ser necesario determinar si, en el caso de no ser responsable el IFSO, podría ser tenido responsable el transportista. Una delegación manifestó el parecer de que, siendo que la aviación atraviesa muchas culturas y fronteras, la conducta de los IFSOS quizás debiera considerarse en consecuencia.

2:68 En el curso de las deliberaciones, una delegación planteó la cuestión de la fase de “motor y al aire” del vuelo e invitó al Comité a tratarla, junto con posibles definiciones en relación con la situación jurídica de los IFSO, sus deberes y responsabilidades. En este sentido, se pidió al presidente que estableciera un grupo especial de trabajo para que aportara claridad a estas zonas de indefinición. Otra delegación sugirió que el Comité considerara la forma en que los Artículos 6 y 10 del Convenio funcionan juntos y que, puesto que el término “en vuelo” se había redefinido en el Convenio de Beijing tomando la definición original que figura en el Convenio de la Haya, ahora podría ser preciso introducir la noción de “en vuelo” en la labor del Comité. La misma delegación se refirió asimismo al párrafo 2 del Artículo 6 del Convenio de Tokio, que dispone que cualquier miembro de la tripulación o pasajero puede tomar igualmente medidas preventivas razonables sin autorización del comandante de la aeronave cuando tenga razones fundadas para creer que tales medidas son urgentes a fin de proteger la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes sobre la misma, y sugirió que la palabra “razonable” quizás debiera aclararse en relación con su aplicabilidad en virtud del Convenio dentro del derecho civil y penal.

2:69 El presidente dijo que la interrelación entre los IFSO y el término “en vuelo” podía considerarse cuando el Comité se ocupara de todas las definiciones. Respecto al pedido de constituir un grupo de trabajo especial para aportar claridad sobre las definiciones y la noción de “en vuelo”, el presidente dijo dudar de que hubiera tiempo suficiente para que el mismo pudiera completar la labor y presentar su informe para la consideración del Comité.

2:70 Ante el pedido de varias delegaciones de que se constituyera un grupo especial de trabajo para aportar claridad a las zonas de indefinición, se decidió que se conformaría dicho grupo.

2:71 En su **síntesis**, el presidente señaló que, al no haber consenso sobre las cuestiones debatidas y debiendo apoyarse en la opinión preponderante sobre las siguientes cuestiones:

- a) los IFSO deben incluirse en un grupo especial separado lo cual refleja el statu quo;
- b) la definición de IFSO debería aproximarse lo más posible a la definición que figura en el Anexo 17;
- c) el alcance de las funciones de los IFSO con respecto a la interferencia ilícita debería reducirse;
- d) los IFSO deberían participar en la seguridad de la aeronave y de los pasajeros a bordo;
- e) los Estados deberían poder autorizar a sus IFSO a que respondan ante las amenazas al buen orden y la disciplina a bordo; y
- f) los IFSO deberían tener como mínimo la protección acordada a los pasajeros a bordo.