



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 adjuntos 2:72 a 2:89 del proyecto de Informe del Comité Jurídico, están relacionados con la cuestión 2 del orden del día.

— — — — —

2:72 El presidente dio a conocer la composición del **Grupo de trabajo de los amigos del presidente sobre los IFSO** que es la siguiente: Canadá, Chile, Colombia, Estados Unidos, Federación de Rusia, Francia, Jamaica, Japón, Líbano, México, Singapur y Sudáfrica y estará presidido por Francia. El mandato del grupo era especificar con mayor detalle las funciones que desempeñan los IFSO.

2:73 El presidente del **Grupo de trabajo de los amigos del presidente sobre la formulación del Artículo 15 bis** presentó el informe del grupo que se adjuntaba a este informe como **Apéndice D**. El grupo formuló dos recomendaciones en un esfuerzo por lograr la armonización: la primera, que se redactara un nuevo proyecto del Artículo 15 *bis* por los motivos señalados en su informe y, la segunda, que una Conferencia diplomática, de celebrarse o cuando se celebre, adopte una resolución pidiendo a la OACI que actualice la Circular 288 para que incluya una lista de los actos de insubordinación que ocurren comúnmente a bordo de aeronaves y respecto de los cuales se alentaría a los Estados a promover una acción penal o administrativa en el marco de su legislación nacional. Con respecto a la primera recomendación, el presidente del grupo de trabajo destacó los puntos sobresalientes que están detrás del nuevo proyecto de texto del grupo relativo al Artículo 15 *bis*, a saber, prevenir la superposición entre las infracciones contenidas en el proyecto del Artículo con las de otros instrumentos de seguridad de la aviación; lograr un compromiso entre los Estados que prefieren una lista de infracciones y los que no; y reemplazar la redacción de carácter obligatorio del párrafo introductorio del Artículo por una redacción con sentido permisivo a fin de alentar a los Estados a iniciar procesos penales o administrativos, especialmente para las infracciones y actos mencionados en los párrafos 1 a) y 1 b). El presidente aclaró que el grupo optó por mantener “miembro de la tripulación” en lugar de “cualquier persona” en el Artículo 1 a), de manera que se preserve un vínculo con el impacto que tiene la seguridad operacional en la aviación civil. Con respecto a la segunda recomendación, el grupo decidió no categorizar las seis infracciones propuestas para la Circular 288, dejando esto, en cambio, para que se haga en el marco de la legislación interna de los Estados.

2:74 El presidente del Comité Jurídico pidió que se hicieran comentarios sobre el impacto y la formulación de las revisiones del grupo relativas al Artículo 15 *bis*. Una delegación se opuso a la inclusión en el Convenio de Tokio del párrafo 1) del Artículo 15 *bis* y apoyó que se eliminaran los corchetes del párrafo 2), a fin de conservar la discrecionalidad de los Estados para introducir, de acuerdo con su legislación nacional, las sanciones/medidas apropiadas para castigar actos de insubordinación o perturbadores cometidos a bordo de aeronaves. Una delegación expresó que apoyaba en sustancia la reformulación, pero preguntó si la expresión “se alienta a” en el texto introductorio del párrafo 1 eran términos que se usaban en los tratados y sugirió que la palabra “podría” sería más apropiada. Otra delegación sugirió que la expresión “o la tripulación” se insertara después de “el comandante de la aeronave” en el párrafo 1 b) para aclarar quién dio la instrucción. Quedó entendido que el texto del Artículo 15 *bis* reformulado por el grupo se remitida al grupo de redacción para su consideración, en el que también se tendrían en cuenta las propuestas de redacción antes mencionadas.

2:75 No hubo oposición a la segunda recomendación, y una delegación sugirió que se hiciera más específica la redacción en relación con la alteración de la paz y tranquilidad o la perturbación de cualquier persona a bordo, de manera que se evite incluir, por ejemplo, despertar a alguien para salir de su asiento. En respuesta a una delegación que buscaba aclaración sobre el procedimiento contenido en la segunda recomendación, el presidente, en consulta con el secretario, confirmó que el Comité recomendaría al Consejo de la OACI que Conferencia diplomática adoptara una resolución pidiendo a la OACI que actualice la Circular 288.

2:76 Una delegación, apoyada por otra, que deseaba volver a considerar la cuestión relativa a la jurisdicción, expresó profunda preocupación con respecto al enfoque que el Comité ha adoptado hasta

ahora respecto a mantener ciertas disposiciones entre corchetes en los casos en los que no se ha llegado a un consenso, por ejemplo, las disposiciones sobre los IFSO y el Artículo 15 *bis*, en tanto que se eliminaron los corchetes de las otras disposiciones respecto de las cuales no hubo un consenso claro, es decir, en relación con las jurisdicciones obligatorias del Estado de aterrizaje y el Estado del explotador. Esta delegación pidió que los corchetes se volvieran a poner en la jurisdicción obligatoria y que se volviera a introducir la jurisdicción opcional, también entre corchetes. La delegación que apoyó esto también destacó la importancia de las jurisdicciones opcionales con el fin de que los Estados dispongan de flexibilidad al introducir y ejercer estas jurisdicciones y para favorecer más el éxito y la amplia ratificación de un nuevo instrumento. Esta delegación insistió en que encerrar las dos opciones entre corchetes es una cuestión de procedimiento y de congruencia en la labor del Comité Jurídico.

2:77 El presidente respondió a la inquietud antes mencionada y manifiesta que, en los casos en que preponderaba el apoyo en una dirección, como era el caso de las jurisdicciones obligatorias clave del Estado de aterrizaje y el Estado del explotador, había decidido que se eliminaran los corchetes para hacer avanzar las cuestiones y mostrar al Consejo que el Comité ha avanzado. El presidente también manifiesta que en el marco de los procedimientos era tarde reabrir cuestiones sustantivas y que prefería no reabrir los debates o volver a poner los corchetes. La delegación proponente, si bien no deseaba reabrir los debates, expresó su deseo de que se asentara que no podía estar de acuerdo en presentar las jurisdicciones obligatorias del Estado de aterrizaje y el Estado del explotador ante una Conferencia diplomática, y que las disposiciones obligatorias y opcionales del proyecto en cuestión deberían presentarse con los corchetes a fin de tener más posibilidades de que las negociaciones de la Conferencia resultaran exitosas.

2:78 Luego, el presidente pidió a la presidenta del Subcomité que presentara el asunto relativo a la **restitución y el recurso consagrados en el Artículo 18 *bis*** en el Artículo VII del proyecto de Protocolo. Al remitir al Comité al párrafo 8.6 del Informe que figura en LC/SC-MOT/2, la presidenta hizo notar que varios miembros del Subcomité eran de la opinión de que el proyecto del Artículo 18 *bis* podría disuadir un comportamiento insubordinado, en tanto que otros pensaban que el Convenio de Tokio no era el lugar apropiado para tratar esta cuestión y que esa disposición podría, de hecho, violar los derechos de los pasajeros, como el derecho a proseguir su viaje en el marco del Artículo 15 del Convenio. La presidenta observó que el párrafo 1) del proyecto del Artículo 18 *bis* era una disposición discrecional en el sentido de que “no se impedirá” al explotador que obtenga una indemnización por daños, lo que depende de que la legislación de la jurisdicción de un Estado permita esa acción. El párrafo 2) es, de algún modo, obligatorio en el sentido de que cuando un contrato de transporte se termina de conformidad con la legislación nacional, el explotador no será responsable de ningún daño sufrido por esa persona como resultado de la terminación del contrato de transporte luego del desembarque/entrega.

2:79 Las delegaciones estuvieron divididas en cuanto a sus puntos de vista respecto del proyecto del Artículo 18 *bis*, párrafo 1). De entre las que apoyaban su inclusión, una delegación propuso, haciendo referencia al Artículo 37 del Convenio de Montreal de 1999, que se agregara el texto “de conformidad con las disposiciones de la legislación nacional contenidas en el párrafo 2)”. Otra delegación, apoyando a la delegación anterior, expresó que, en realidad, podía aceptar el texto de carácter obligatorio del párrafo 1) debido a que una acción que no está prohibida específicamente estaría permitida en las jurisdicciones de derecho civil de Latinoamérica. Otra delegación apoyó el párrafo 1) con gran convicción con el fin de garantizar la mejor posibilidad de éxito en las acciones de los explotadores contra pasajeros insubordinados y para evitar que disposiciones de recurso en contratos de transporte puedan ser invalidadas por los tribunales al y considerarlas abusivas. La delegación, junto con muchas otras, destacó la importancia de contar con la posibilidad de dicho recurso en un instrumento jurídico internacional, el cual tendría más peso. Varias delegaciones expresaron que apoyaban el párrafo 1) al considerarlo justo y equitativo.

2:80 Un observador, apoyado por otro observador, al citar los motivos expresados en la LC/35-WP/2-2, párrafos 5.1 a 5.4, opinó que aunque el derecho de recurrir a acciones judiciales contra los pasajeros insubordinados puede estar cubierto en un contrato de transporte del explotador, este derecho no se hacía siempre efectivo debido a las diferencias en las legislaciones nacionales y en la interpretación contractual.

2:81 De las delegaciones que se opusieron a la inclusión del Artículo 18 *bis*, párrafo 1), una delegación consideró el párrafo como “una solución en busca de un problema” en el sentido de que no veía una evidencia clara de un problema concreto que no pudiera solucionarse con éxito en otra parte, es decir, de preferencia en el contrato de transporte. Varias delegaciones compartieron este parecer y algunas destacaron, además, que el asunto se manejaría de manera más apropiada mediante la legislación nacional de un Estado. Al considerar este razonamiento, una delegación que había apoyado la inclusión de la disposición durante el examen del LC/SC-MOT/2, dijo que podría aceptar su supresión. Una delegación afirmó que el Artículo 18 *bis* era innecesario para fines de su jurisdicción, dado que sus tribunales sancionarían, en todo caso, la compensación por daños, con sujeción a la exoneración del acusado.

2:82 En sus conclusiones y al hacer notar que los pareceres en relación con el Artículo 18 *bis*, párrafo 1), estaban divididos equitativamente, el presidente encargó que se conservaran entre corchetes.

2:83 Seguidamente, el Comité consideró el proyecto del Artículo 18 *bis*, párrafo 2, relativo a la terminación del contrato de transporte.

2:84 Varias de las delegaciones afirmaron que favorecían la inclusión de una cláusula que otorgara al transportista el derecho de terminar el contrato de transporte y dos de ellas expresaron el punto de vista de que la cláusula debería seguir siendo opcional al emplear la palabra “podría”. Una de las delegaciones que apoyó la inclusión dijo que el contrato de transporte debería darse por terminado en caso de un aterrizaje no previsto debido a una infracción grave. Una delegación observadora expresó que debería eximirse automáticamente a los transportistas aéreos de la obligación de transportar a un pasajero insubordinado a su destino posterior, a menos que la legislación nacional dispusiera lo contrario; se pronunció a favor de esta estipulación basada en un tratado para impedir reclamaciones por abordaje denegado. Otro observador dijo que las líneas aéreas no deberían ser civilmente responsables por cumplir sus obligaciones de derecho público.

2:85 Muchas delegaciones manifestaron su negativa a incorporar la cláusula en el Convenio de Tokio. Vieron esto como una cuestión de derecho contractual y de libertad de contratar, que mejor sería considerar en el contrato o en las condiciones de transporte. Una de estas delegaciones expresó la opinión de que ahora, en el marco del Convenio de Tokio, ya no existía impedimento legal para dar por terminado el contrato de transporte, de conformidad con sus condiciones. Al plantear que en la mayoría de los casos un pasajero insubordinado sería refrenado y transportado a su destino previsto, una delegación opinó que el Estado en el que aterrice una aeronave desviada no debería cargar con los costos de los arreglos del viaje posterior de la persona afectada. En relación con este último punto, se explicó que la decisión de si una aeronave debía o no desviarse correspondía, en definitiva, al comandante de la aeronave.

2:86 En su resumen sobre este asunto, el presidente tomó nota de que los oponentes a la inclusión de la cláusula eran mucho más numerosas que los que la apoyaban. Por lo tanto, **decidió** suprimir el proyecto del Artículo 18 *bis*, párrafo 2.

2:87 Luego, el Comité dirigió su atención hacia la **definición del concepto “en vuelo”** del Artículo II del Apéndice de la nota LC/35-WP/2-1. En este contexto, la presidenta del Subcomité jurídico hizo recordar que el Convenio de Tokio actual contenía dos definiciones distintas del concepto en

cuestión (una en el Artículo 1, párrafo 3, y otra en el Artículo 5, párrafo 2) y que en la definición propuesta se aprovechó la expresión más amplia tomada del Artículo 5, párrafo 2, del Convenio de Tokio.

2:88 En las deliberaciones que siguieron, una delegación observó que, de acuerdo con tres de los textos propuestos, la expresión “de este Capítulo” necesitaría sustituirse para asegurarse de que la definición se aplique a todo el Convenio. Se apoyó este punto en otras intervenciones, y se decidió remitir este asunto al Comité de redacción en el entendimiento de que por lo demás no había oposición a que se incluyera la definición.

2:89 Respecto a las propuestas relativas a la definición de “Estado del explotador” y “Estado de matrícula”, varios Estados opinaron que no se necesitaban las definiciones, y dos de ellos dijeron que en el Convenio de Tokio se habían dejado estas expresiones sin definir sin haberse encontrado problemas. Otras delegaciones fueron de la opinión de que la inclusión de estas definiciones sería útil, en particular en lo que respectaba a la del “Estado del explotador”. A la luz de las opiniones expresadas, el Comité acordó conservar entre corchetes las definiciones propuestas relativas a los dos conceptos.