



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 12: Programa de Facilitación

PASAJEROS DISRUPTIVOS Y/O INSUBORDINADOS

[Nota presentada por Uruguay y apoyada por 19 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)]²

RESUMEN

Esta nota presenta una reseña sobre los avances que está experimentando la región Sudamérica en cuanto a la regulación de los pasajeros disruptivos y/o insubordinados.

En la reunión celebrada en Brasilia en el año 2024, se realizó una presentación virtual por parte de EASA (Agencia Europea de Seguridad Aérea) denominada: “*EU-Level Activities on Unruly Passengers*”, relativa a la discusión sobre desafíos, estrategias y avances en la gestión de pasajeros disruptivos en la aviación, con un enfoque en Europa y las iniciativas de EASA.

En la misma reunión el Grupo de Expertos sobre Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) dio a conocer el proyecto de resolución elaborado por el Grupo ad hoc respecto a dichos pasajeros disruptivos y/o insubordinados, la que fue analizada por las delegaciones presentes.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- alentar a todas las partes interesadas y demás regiones para concientizar y compartir experiencias del establecimiento de procedimientos y protocolos para la regulación de las conductas derivadas de los pasajeros disruptivos y/o perturbadores en los aeropuertos en cumplimiento de las normas y métodos recomendados internacionales emanados del Anexo 9 — *Facilitación* del Convenio de Chicago y el Doc 10117, *Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados o perturbadores*;
- concientizar a los Estados la necesidad de compartir mejores prácticas a efectos de estandarizar y mejorar la capacitación al personal para prevenir y manejar conflictos con pasajeros que presenten estas conductas en las terminales aéreas; y
- promover la recolección de datos estadísticos sobre incidentes con pasajeros disruptivos y/o insubordinados a nivel mundial y compartir dichos datos para determinar la eficacia de medidas aplicadas.

Objetivos estratégicos:	
Repercusiones financieras:	Esta nota de estudio se relaciona con todos los objetivos estratégicos de la OACI

¹ La versión en español fue proporcionada por Uruguay.

² Aruba, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

<i>Referencias:</i>	Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (Tokio, 1963) (Convenio de Tokio), Protocolo de Montreal del 26 de marzo al 4 de abril de 2014, que modifica el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos— cometidos a bordo de las aeronaves; Circ 288, <i>Texto de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores</i> Anexo 9 — <i>Facilitación</i> <i>Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados o perturbadores</i> (Doc 10117)
---------------------	---

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La conducta disruptiva e insubordinada en la aviación comercial es un fenómeno en aumento, que a menudo no es registrada de manera sistemática ni sancionada con la debida rigurosidad. Dado su potencial para poner en riesgo la seguridad, resulta fundamental adoptar medidas eficaces tanto para prevenir estos comportamientos como para reducir su frecuencia mediante acciones coordinadas y normativas que efectivamente impliquen una sanción.

1.2 Se ha avanzado a nivel regional respecto al concepto o definición de pasajero ampliando su ámbito de concepción, siendo considerado tal desde el momento en que adquiere el pasaje hasta que abandona el aeropuerto de destino; no obstante, lo cual existen conductas más reprochables o riesgosas tomando en cuenta el momento y lugar en que se produce la inconducta.

1.3 Si bien existen convenios referidos previamente, leyes, normas y procedimientos de carácter regional y nacional, no existe una previsión respecto a la extensión del concepto de pasajero tal cual se ha expresado.

2. OBJETIVOS

2.1 El Objetivo de esta nota es:

2.1.1 Promover la participación de los Estados de otras regiones a efectos de que tomen conocimiento de los avances de la región Sudamérica (SAM) en el concepto de pasajero para determinar cuándo se produce una conducta reprochable, compartiendo experiencias acerca del establecimiento de procedimientos y sanciones efectivas para este tipo de conductas dentro de los aeropuertos, previamente y posteriormente al vuelo.

2.1.2 Concientizar a los Estados la necesidad de compartir mejores prácticas efectos de estandarizar y mejorar la capacitación al personal para prevenir y manejar conflictos con pasajeros que presenten estas conductas en las terminales aéreas.

2.1.3 Recolectar adecuadamente y analizar datos sobre incidentes con pasajeros disruptivos y/o insubordinados y compartirlos.